# DE DIENST VAN SCHEEPVAART IN INDONESIË

## WERKKRING EN RECHTSBEVOEGDHEID

Mr H. F. W. LUIKING

PAZ
L934

# DE DIENST VAN SCHEEPVAART IN INDONESIË

*Werkkring en rechtsbevoegdheid*

VERWIJDERD
DATUM:
Bibliotheek Ministerie
van Buitenlandse Zaken

MINISTERIE v. BUITENL. ZAKEN
BIBLIOTHEEK

# DE DIENST VAN SCHEEPVAART IN INDONESIË

*WERKKRING EN RECHTSBEVOEGDHEID*

PROEFSCHRIFT TER VERKRIJGING VAN DE GRAAD VAN DOCTOR IN DE RECHTSGELEERDHEID AAN DE UNIVERSITEIT VAN INDONESIË TE DJAKARTA, OP GEZAG VAN DE PRESIDENT DER UNIVERSITEIT, PROF. DR MR RADEN SOEPOMO, TEGEN DE BEDENKINGEN VAN DE FACULTEIT DER RECHTSGELEERDHEID EN SOCIALE WETENSCHAPPEN TE VERDEDIGEN OP ZATERDAG, 13 MAART 1954, DES VOORMIDDAGS 11 UUR IN DE AULA DER UNIVERSITEIT

DOOR


HENDRIK FREDRIK WILHELM LUIKING

GEBOREN TE LEMMER



MINISTERIE v. BUITENL. ZAKEN
BIBLIOTHEEK

MINISTERIE v. BUITENL. ZAKEN
BIBLIOTHEEK

# DJAWATAN PELAJARAN INDONESIA

*LAPANGAN PEKERDJAAN DAN KEKUASAAN HUKUM*

DISERTASI UNTUK MEMPEROLEH DERADJAT
DOKTOR DALAM ILMU HUKUM PADA UNIVERSITET
INDONESIA DI DJAKARTA, DENGAN TANGGUNGAN
PRESIDEN UNIVERSITET, PROF. DR MR RADEN
SOEPOMO, JANG AKAN DIPERTAHANKAN TERHADAP
KEBERATAN-KEBERATAN DARI PIHAK FAKULTET
HUKUM DAN PENGETAHUAN MASJARAKAT PADA
BULAN MARET, HARI SAPTU, TANGGAL 13,
TAHUN 1954, DJAM 11,
DALAM AULA UNIVERSITET

OLEH

HENDRIK FREDRIK WILHELM LUIKING

LAHIR DI LEMMER

DEPOT v.
NED. PUBL.
K.B.

*Aan mijn vrouw*
*Aan mijn ouders*

*Dit boek werd verzorgd door*
*Uitg. „Djambatan" N.V., Amsterdam / Djakarta*

# I N H O U D


| Hoofdstuk | | Bladz. |
|---|---|---|
| 1. | Inleiding | 1 |
| 2. | Het ontstaan van het Departement van Scheepvaart | 4 |
| 3. | De inspectie van de onder de Dienst van Scheepvaart ressorterende diensten en instellingen | 27 |
| 4. | De Lands Scheepvaartdienst | 37 |
| 5. | De gewestelijke vaartuigen | 57 |
| 6. | De bebakening en kustverlichting | 61 |
| 7. | De haven- en loodsdiensten | 71 |
| 8. | De baken- en loodsgelden | 115 |
| 9. | De hydrografie | 117 |
| 10. | De scheepvaartwetgeving | 124 |
| 11. | Het zeehaven- en scheepvaartregime | 127 |
| 12. | De zeebrieven en andere nationaliteitsbewijzen van schepen, zomede de scheepsmeting | 143 |
| 13. | De scheepvaartstatistiek | 158 |
| 14. | Het toezicht op de uitvoering van de scheepvaartwetten | 160 |
| 15. | Het toezicht op de uitvoering van overeenkomsten betreffende de verzorging van scheepvaartverbindingen in Indonesië | 204 |
| 16. | De centrale aanschaffing van schepen, vaartuigen, lichters en dergelijke | 206 |
| 17. | Het zeevaartkundig onderwijs | 209 |
| 18. | De commissies voor de examens voor stuurlieden en voor machinisten ter koopvaardij | 211 |
| 19. | De toepassing van de Schepelingen-Ongevallenregeling | 213 |
| 20. | Het toezicht op de bouw van schepen voor de kustvaart en voor de interinsulaire vaart | 221 |

| Hoofdstuk | | Bladz. |
|---|---|---|
| 21. | De vertegenwoordiging van de Nederlandse scheepvaartinspectie | 222 |
| 22. | De Raad voor de Scheepvaart | 227 |
| 23. | Teboekstelling van schepen | 239 |
| 24. | Verkoop van verbeurd verklaarde schepen en van in beslag genomen schepen | 243 |
| 25. | De Raad voor het Zeevervoer | 246 |
| 26. | Rechtsherstel | 250 |
| 27. | Scheepvaartdeviezen | 252 |
| 28. | Overdracht van bevoegdheden aan negara's | 253 |
| 29. | Verdragen betreffende de scheepvaart | 256 |
| Bijlage A. | Omschrijving van de werkkring van de Djawatan Pelajaran (Indonesische tekst) | 283 |
| Bijlage B. | Naamlijst van 'Hoofden van Scheepvaart' | 285 |
| Ringkasan | | 287 |
| Summary | | 294 |
| Daftar Istilah | | 301 |
| Lijst van afkortingen | | 305 |
| Lijst van geraadpleegde werken | | 307 |
| Addenda | | 310 |
| Register | | 312 |

# V O O R W O O R D

Bij het gereedkomen van dit proefschrift wil ik gaarne allen, die mij bij het samenstellen daarvan op enigerlei wijze behulpzaam zijn geweest, dank zeggen.

Enkelen noem ik met name.

Het Hoofd van de Dienst van Scheepvaart, de Heer *M. Pardi*, ben ik erkentelijk voor het verlenen van toestemming tot het gebruik maken van enige ambtelijke bescheiden.

Dr *A. M. Stuyt*, Hoofd van de Afdeling Verdragen van het Nederlandse Ministerie van Buitenlandse Zaken, verstrekte mij een aantal gegevens ten aanzien van de voor Indonesië van kracht zijnde scheepvaartverdragen. Hem ben ik hiervoor dank verschuldigd.

De Bibliothecaris van het Nederlandse Ministerie van Overzeese Rijksdelen, de Heer *C. Th. L. Damen*, ben ik dankbaar voor de ontvangen hulp bij het raadplegen van materiaal in zijn bibliotheek.

Erkentelijk ben ik ook voor de ontvangen gelegenheid om in de Universiteitsbibliotheek te Leiden, de Bibliotheek van het Vredespaleis en de Koninklijke Bibliotheek te 's Gravenhage, zomede in de Bibliotheek van het Ministerie van Justitie te Djakarta en die van het 'Bataviaas Genootschap' aldaar, gegevens voor dit geschrift te verzamelen.

# HOOFDSTUK 1

## INLEIDING

Indonesië is een zeer uitgestrekt eilandenrijk. Het omvat ruim tien duizend eilanden.[1] Goede verbindingen zijn in een dergelijk land een levenskwestie. Daarom heeft de scheepvaart door de eeuwen heen in deze archipel zulk een uiterst belangrijke plaats ingenomen. Niet alleen het interinsulair verkeer, doch ook de scheepvaart op andere, omliggende landen. Reeds in het verre verleden had Indonesië goede zeevaarders.[2] En ook thans nog maken de zeilschepen o.m. van de Makassaren en de Boeginezen, veelal slechts voorzien van een klein kompasje, zonder zeekaarten, reizen, die uit nautisch oogpunt respect afdwingen.

Het lag daardoor in de aard der zaak, dat de Overheid in deze archipel reeds vroeg verordeningen en bepalingen ten aanzien van de scheepvaart en wat daarmee verband hield, in het leven moest roepen. Het intensieve verkeer tussen de eilanden eiste dit.

Deze maatregelen liggen op tweeërlei gebied: 1e. van het rechtsverkeer, en 2e. van de bescherming van de schepen en de opvarenden, benevens van Landsbelangen. Het eerste omvat het complex bepalingen, hetwelk wordt aangeduid met de naam zeerecht, dus liggende in het vlak van het civiele recht. Wat het tweede gebied betreft, hebben wij te maken met het publieke recht.

De instantie welke in Indonesië tot taak heeft bijna de gehele Overheidszorg ten aanzien van de scheepvaart uit te oefenen, is de Djawatan Pelajaran, de Dienst van Scheepvaart. De werkkring van deze Dienst is een zeer veel omvattende. En niet minder omvangrijk is het complex wettelijke bepalingen, waarin deze taak van de Overheid is aangegeven.

De bedoeling van dit geschrift is een systematisch overzicht te geven van de belangrijkste wettelijke bepalingen betreffende deze werkkring. In meerdere gevallen zal de vermelding van de regeling gepaard gaan met het noemen van de vroegere bepalingen op dat stuk.

[1] Nota 'Constructie van het zeevervoersapparaat in en om de Ned.-Ind. Archipel', d.d. 10 Nov. 1947 van de Directeur van Scheepvaart, Voorzitter van de Raad voor het Zeevervoer, bladz. 6. Hier is vermeld, dat van deze 10000 eilanden er thans ruim 3100 voldoende bevolkt zijn om scheepsverbindingen in enigerlei vorm nodig te maken.
[2] Zie 'Een halve eeuw Paketvaart' door Dr M.G. de Boer en Dr J.C. Westermann, Amsterdam 1941, bladz. 262 e.v. en de daar aangehaalde literatuur.

terwijl soms tevens iets omtrent de materiele inhoud en omtrent de toepassing in de practijk zal worden gereleveerd, waarbij actuele aangelegenheden naar voren zullen worden gebracht. Ook zal er melding van worden gemaakt, indien de regeling een uitvloeisel is van een internationaal verdrag. De belangrijkste administratieve regelingen en beschikkingen zullen eveneens worden genoemd.

Overeenkomsten gesloten tussen Indonesië en Nederland, in het kader van de Ned.-Indon. Unie, zullen, voorzover betrekking hebbende op de werkkring van de Dienst van Scheepvaart, worden vermeld en besproken.

Bij de vermelding van de hogerbedoelde wettelijke bepalingen is de volgorde genomen van de aangelegenheden behorende tot de werkkring van de Djawatan Pelajaran, zoals vermeld in hoofdstuk V, art. 5, sub B 3, van het besluit van de Menteri Perhubungan (Minister van Verbindingen) van 4 Sept. 1951 No 3212/Ment.,[3] zijnde een besluit waarbij de werkkring en de organisatie van het Ministerie van Verbindingen werd vastgesteld.

Deze aangelegenheden behorende tot de werkkring van de Djawatan Pelajaran zijn een vertaling in het Indonesisch van en derhalve gelijk van strekking als die, welke zijn vermeld in het tevoren van kracht zijnde Gouvernementsbesluit van 9 Maart 1948 (St No 63), echter met het volgende verschil:

1. In het Ministeriele Besluit is slechts sprake van het beheer van de dienst der landsvaartuigen.
   Aangezien er een complex wettelijke bepalingen bestaat voor de Lands Scheepvaartdienst, zijnde de voortzetting van de Gouvernements Marine, en voor de gewestelijke vaartuigen afzonderlijk, zullen deze in aparte hoofdstukken worden behandeld.
2. Het genoemde Gouvernementsbesluit vermeldde als aangelegenheid behorende tot de werkkring van het Departement van Scheepvaart: de vertegenwoordiging van de Nederlandse scheepvaartinspectie. Het Ministeriele besluit noemt dit punt niet. Aangezien deze vertegenwoordiging na de souvereiniteitsoverdracht bleef bestaan, op grond van een tussen Nederland en Indonesië gemaakte afspraak, wordt zij behandeld.
3. Een nieuw punt in het Ministeriele besluit is: het toezicht op de bouw van schepen voor de kustvaart en voor de interinsulaire vaart.

De aangelegenheden welke niet specifiek zijn onder te brengen in de rubrieken, waarin de onderwerpen van deze werkkring in het Mi-

[3] Als bijlage A opgenomen (Indon. tekst).

nisteriële Besluit zijn verdeeld, zoals de Raad voor de Scheepvaart, de Regeling van de teboekstelling van schepen e.a., worden daarna behandeld. In de betrekkelijke wettelijke producten zijn de taken van de Menteri Perhubungan (KDP) genoemd.

Verder zullen in een 'historisch' gedeelte worden behandeld de overdrachten van bevoegdheden van de centrale Regering op de deelstaten, welke overdrachten plaats hadden vóór de souvereiniteitsoverdracht en bij het ontstaan van de eenheidsstaat op 17 Aug. 1950 teniet werden gedaan.

Tenslotte zullen, als resultaat van een daartoe ingesteld onderzoek, alle verdragen betreffende de scheepvaart in ruime zin, welke bij de souvereiniteitsoverdracht voor Indonesië van kracht waren, in chronologische volgorde worden opgesomd, waarbij vindplaatsen worden vermeld.

Dit geschrift heeft betrekking op het hogerbedoelde tweede gebied, n.l. dat van het publieke recht. Daar waar zich aanknopingspunten voordoen met het andere gebied - het civiele recht - is op dit laatste niet ingegaan.

HOOFDSTUK 2

# HET ONTSTAAN VAN HET DEPARTEMENT VAN SCHEEPVAART

Alvorens iets omtrent het ontstaan van dit departement mede te delen, dient een korte blik in het verleden te worden geslagen.

Bij GB van 14 Oct. 1854 No 2 (St No 82) werd krachtens machtiging des Konings bepaald, dat er een Inspecteur over de bebakening, de kustverlichting en het loodswezen zou worden aangesteld. Deze betrekking behoorde tot de sedentaire betrekkingen van het zeewezen in Ned.-Indië. Bovendien werd bepaald, dat zij zou worden vervuld door een luitenant ter zee der 1e klasse.

Vervolgens werd bij GB van 24 Juni 1862 No 20 (St No 65), eveneens krachtens machtiging des Konings, bepaald, dat de dienst van de inspectie over de bebakening, de kustverlichting en het loodswezen een burgerlijke instelling was en als zodanig een onderdeel uitmaakte van de directie der middelen en domeinen.

Hierbij werd het personeel bij deze tak van 's Lands dienst vastgesteld als volgt: een inspecteur, een onder-inspecteur, een tweede commies c.q. eerste commies en een tekenaar, terwijl voor klerkengelden werd toegestaan fl 110.- 's maands en voor schrijf- en tekenbehoeften fl 40,- 's maands.

In 1868 werd genoemde tak van dienst gebracht onder het Departement der Marine.

Bij GB van 12 Mei 1868 No 1 (St No 57) werd n.l. krachtens machtiging des Konings bepaald, dat tot de werkkring van het Departement der Marine in Ned.-Indië o.m. behoorden: de bebakening, de kustverlichting en het loodswezen, met aan het hoofd een inspecteur voor de bebakening, de kustverlichting en het loodswezen.

Vervolgens werd bij GB van 31 Dec. 1897 No 33 (St No 306) krachtens Koninklijke machtiging, de Inspecteur over de Bebakening, de Kustverlichting en het Loodswezen in Ned.-Indië tevens opgedragen de functiën van Inspecteur over de Gouvernements Marine en hem, in verband hiermede, toegekend de titel van Inspecteur over de Gouvernements Marine, de bebakening, de kustverlichting en het loodswezen in Ned.-Indië.

In 1905 kwam weer een wijziging tot stand. Bij GB van 11 Jan. 1905 No 23 (St No 38) werd krachtens Koninklijke machtiging bepaald, dat met intrekking van de betrekkingen van Inspecteur over de Gouvernements Marine, de Bebakening, de Kustverlichting en het

Loodswezen in Ned.-Indië en van Onder-Inspecteur der laatstgenoemde drie takken van dienst, ten behoeve van de inspectie over die vier takken van dienst en de havendepartementen in dienst werden gesteld: één Hoofd-Inspecteur van scheepvaart, chef van den dienst; één Inspecteur van scheepvaart en zoveel Adjunct-Inspecteurs van scheepvaart als bij de begroting zouden zijn toegestaan.

Vervolgens werd bij GB van 29 Juni 1911 No 41 (St No 392) bepaald als volgt:

1. het aan het Departement der Marine bij de Dienst van Scheepvaart werkzaam technisch en administratief personeel vormt te zamen het Hoofdkantoor van Scheepvaart;
2. de Hoofdinspecteur van Scheepvaart, chef van de dienst, treedt krachtens zijn betrekking op als chef van het Hoofdbureau van Scheepvaart;
3. Het Hoofdbureau van Scheepvaart maakt een afdeling uit van het Departement der Marine in Ned.-Indië.

Een instructie voor de Hoofdinspecteur werd vastgesteld bij het GB van 12 Maart 1912 No 19 (Bijblad No 7651). Hierbij werd bepaald, dat met buitenwerkingstelling van alle daarmee strijdige bepalingen en voorschriften, werd vastgesteld de aan dit besluit gehechte 'Instructie voor den Hoofdinspecteur van Scheepvaart', met bepaling dat het voorschrift onder letter d van alinea 1 van artikel 5 dier Instructie in werking trad op 1 Mei 1912.

In deze Instructie werden in de loop der jaren een vijftal wijzigingen en aanvullingen gebracht, te weten bij:

1. GB van 18 Aug. 1914 No 51 (Bijblad No 8082). Hierbij werd aan art. 7 een vierde lid toegevoegd, hetwelk aan de Hoofdinspecteur de bevoegdheid gaf uitgaven te gelasten ten behoeve van het onderhoud der bebakening en kustverlichting.
2. GB van 11 Dec. 1918 No 66 (Bijblad No 9137). Hierbij werd een nieuw art. 7a ingevoegd, bepalende, dat de Hoofdinspecteur bevoegd was, behoudens inachtneming van de terzake door de GG vastgestelde of nader vast te stellen regelen, indien het Landsbelang zulks naar zijn oordeel toeliet, het materieel van de dienst met het voor de bediening benodigd personeel aan andere landsdiensten en aan particulieren geheel of gedeeltelijk in gebruik af te staan en vast te stellen op welke voorwaarden dit zou geschieden.
3. GB van 2 Jan. 1920 No 6 (Bijblad No 9354). Hierbij werd art. 5, lid 1, gewijzigd. Deze wijziging had betrekking op benoeming, schorsing, ontslag en andere bevoegdheden ten aanzien van het personeel.

4. GB van 30 Mei 1927 No 28 (Bijblad No 11357). Hierbij werd in art. 8 het woord 'Inspecteurs' vervangen door 'Inspecteur-Onderhoofd, Inspecteurs-Afdelingshoofd, Inspecteurs'.
5. GB van 6 Febr. 1929 No 36(Bijblad No 11879). Hierbij werd art. 5, lid 1, punt *a*, gewijzigd en aan art. 5, lid 1, een nieuw punt *h*, zomede een nieuw art. 5*a* toegevoegd. Een en ander hield verband met de bevoegdheid tot benoeming, schorsing en ontslag van personeel.

De hogergenoemde Instructie van 1912 werd bij GB van 8 Aug. 1930 No 38 (Bijblad No 12365) buiten werking gesteld.[4] Hierbij werd tevens vastgesteld een 'Instructie voor den Hoofdinspecteur, Hoofd van den Dienst van Scheepvaart'.

Wij zien hier een wijziging in de titulatuur van de Hoofdinspecteur. Diens titel was volgens de Instructie van 1912: 'Hoofdinspecteur van Scheepvaart'.

Deze Instructie onderging slechts éénmaal een wijziging, n.l. bij GB van 2 Maart 1935 No 27(Bijblad No 13438). Hierbij werd art. 10 in die zin gewijzigd, dat de hier bedoelde bevoegdheid van de Hoofdinspecteur zich ook uitstrekte tot het reserve-materieel van zijn Dienst, terwijl het in bruikleen afstaan voortaan ook kon geschieden aan zelfbesturende landschappen, plaatselijke gemeenschappen e.d..

In tegenstelling met de Instructie van 1912, waarin wordt gesproken van 'het Hoofdbureau van Scheepvaart', spreekt de Instructie van 1930 van 'het Hoofdkantoor van Scheepvaart'.

Deze toestand duurde voort tot 1947, toen bij GB van 27 Febr. 1947 No 6 (St No 40), onder intrekking van de genoemde GBen van 11 Jan. 1905 en 29 Juni 1911, zomede van de Instructie van 1930, met ingang van 1 Maart 1947 het Departement van Scheepvaart werd ingesteld. Dit GB bracht tevens wijziging in het KB van 13 Oct. 1924 No 48 (St No 576), houdende omschrijving van de werkkring van de departementen van algemeen burgerlijk bestuur.

Deze wijziging van genoemd KB van 13 Oct. 1924 No 48 kon geschieden bij GB, ingevolge het bepaalde in art. 115 der IS en par. I der

[4] Uit een oogpunt van wetgevingsredactie was het juister geweest indien dit GB niet had gesproken van 'met buitenwerkingstelling van', doch van 'met intrekking van', aangezien buitenwerkingstelling van een maatregel betekent, dat de maatregel zelf in tact blijft, doch zijn werking ophoudt. Intrekking daarentegen houdt in, dat de maatregel wordt teniet gedaan, dus ook zijn werking. Deze onnauwkeurigheid, die in vele producten van wetgeving voorkomt, heeft echter op het beoogde doel geen invloed.

Overgangsbepalingen in art. 2 der wet van 23 Juni 1925 (St No 415) jo het KB van 13 Oct. 1925 (St No 577). Genoemd artikel der IS bepaalde, dat de departementen van algemeen bestuur werden beheerd door departementshoofden, wier taak en bevoegdheid door de GG werden geregeld.

De titel van het nieuwe departementshoofd werd: Directeur van Scheepvaart. In het genoemde GB in St 1947 No 40 werd de Directeur van Scheepvaart opgedragen de interne organisatie van zijn departement nader te regelen.

Het nieuwe art. 9 van het laatstgenoemde KB bepaalde, dat tot de werkkring van het Dept. van Scheepvaart behoorden:

*a*. de inspectie van de onder het departement ressorterende diensten en instellingen;
*b*. de Gouvernements Marine;
*c*. de gewestelijke vaartuigen;
*d*. de bebakening en kustverlichting;
*e*. de haven- en loodsdiensten;
*f*. de baken- en loodsgelden;
*g*. de hydrografie, de verstrekking van zeekaarten en gidsen, zomede de verzorging der Berichten aan Zeevarenden;
*h*. de scheepvaartwetgeving;
*i*. de aangelegenheden met betrekking tot het zeehaven- en scheepvaartregime in Nederlands-Indië en alle verdere zaken de scheepvaartwetgeving rakende;
*j*. de zeebrieven en andere nationaliteitsbewijzen van schepen en vaartuigen, zomede de scheepsmeting;
*k*. de scheepvaartstatistiek;
*l*. het toezicht op de scheepvaart ingevolge de Schepenordonnantie-1935 (Staatsblad No 66) en alle bemoeiingen met de scheepvaart, voorzover deze niet uitsluitend tot den werkkring van een ander departement van burgerlijk bestuur behoren;
*m*. de vertegenwoordiging van de Nederlandse scheepvaartinspectie;
*n*. het toezicht op de naleving van de overeenkomst tussen het Land en de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij en van eventuele andere door het Land gesloten overeenkomsten betreffende het onderhouden van scheepvaartverbindingen in Nederlands-Indië;
*o*. de centrale aanschaffing van schepen, vaartuigen, lichters en dergelijke, zowel door middel van aankoop als van aanbouw, wat dit laatste betreft eveneens het toezicht daarop, zomede van de daarvoor benodigde machines, ketels, motoren en andere uitrustingsartikelen, ten behoeve van het Gouvernement van Nederlands-Indië;

*p*. het zeevaartkundig onderwijs, daaronder begrepen de opleiding van scheepstechnici en scheepsradiotelegrafisten;

*q*. de commissies voor de examens voor de stuurlieden en voor de machinisten ter koopvaardij.

In verband met de omzetting van de Dienst van Scheepvaart in het Departement van Scheepvaart, dienden de desbetreffende Kon. Besluiten, ordonnanties, regeringsverordeningen, gouvernementsbesluiten en administratieve regelingen of beschikkingen daarmee in overeenstemming te worden gebracht.

Dit geschiedde bij de ord. van 13 Maart 1947 (St No 50). Hierin werd bepaald:

Eerstelijk: Waar in Koninklijke Besluiten, ordonnanties, regeringsverordeningen, besluiten en administratieve regelingen of beschikkingen sprake is van:

*a*. Hoofdinspecteur, Hoofd van den Dienst van Scheepvaart of

*b*. enige andere benamingen van dezen gezaghebbende of

*c*. Hoofdkantoor van Scheepvaart of

*d*. enige andere benamingen van dit kantoor of

*e*. Dienst van Scheepvaart of

*f*. enige andere benamingen van dezen dienst,

wordt daarvoor gelezen, wat betreft:

*a*. en *b*.: Directeur van Scheepvaart;

*c*. t/m *f*.: Departement van Scheepvaart.

Ten tweede: Waar in Koninklijke Besluiten, ordonnanties, regeringsverordeningen, besluiten en administratieve regelingen of beschikkingen sprake is van:

*a*. Commandant der Zeemacht en Hoofd van het Departement der Marine of

*b*. enige andere benamingen van dezen gezaghebbende of

*c*. Departement der Marine of

*d*. enige andere benamingen van dit departement,

wordt daarvoor gelezen, voorzover betrekking hebbende op ingevolge het besluit van 27 Februari No 6 (Staatsblad No 40) tot den werkkring van het Departement van Scheepvaart behorende aangelegenheden, wat betreft:

*a*. en *b*.: Directeur van Scheepvaart;

*c*. en *d*.: Departement van Scheepvaart.

Ten derde: Het bepaalde bij artikel 1 sub 6 van de ordonnantie van 24 April 1927 (Staatsblad No 133), houdende aanwijzing als gewichtige ambten, bij welker vervulling de Gouverneur-Generaal ver-

plicht is tot raadpleging van den Raad van Nederlands-Indië, vervalt.

Ten vierde: Deze ordonnantie treedt in werking met ingang van 1 Maart 1947.

Ten aanzien van deze laatste bepaling wordt opgemerkt, dat het ontwerp van deze ord. in Febr. 1947 door de HIS bij de Regering werd ingediend, waarbij van de veronderstelling werd uitgegaan, dat de ord. vóór 1 Maart 1947 tot stand zou komen. De totstandkoming had echter plaats op 13 Maart 1947 en de afkondiging op 21 Maart d.a.v. De Algemene Secretarie liet na de tekst van art. 4 daarmee in overeenstemming te brengen en te wijzigen in: 'Deze ordonnantie wordt geacht in werking te zijn getreden op 1 Maart 1947.' of in: 'Deze ordonnantie treedt in werking met ingang van de dag na die harer afkondiging en werkt terug tot op 1 Maart 1947.'

Een enkel woord dient te worden gezegd omtrent de motieven, welke hebben geleid tot de omzetting van de Dienst van Scheepvaart in het Departement van Scheepvaart.

In Febr. 1942, kort voor de Japanse bezetting van Ned.-Indië, ging de HIS met zijn staf naar Bandung, evenals een aantal andere autoriteiten. Dit geschiedde om bij eventuele landingen van de vijand op de Noordkust van Java, de belangrijkste Regeringsorganen zo lang mogelijk buiten de macht van de veroveraars te houden.

Enige weken na de capitulatie van het K.N.I.L. op 8 Maart d.a.v., werd op last van de bezetter de Dienst van Scheepvaart als zelfstandige Dienst gevoegd bij het Departement van Verkeer en Waterstaat, hetwelk reeds lang te Bandung zetelde. Van voortzetting van de werkzaamheden van deze Dienst in de nieuwe constellatie kwam practisch niets terecht. Het kleine aantal ambtenaren dat aanvankelijk door de Japanners werd aangehouden om te werken, werd op een paar na naderhand toch in de interneringskampen opgesloten.

Door dit onderbrengen van de Dienst bij het Departement van Verkeer en Waterstaat, rees bij betrokkenen uiteraard de vraag of deze samenvoeging na de oorlog al dan niet moest worden bestendigd, m.a.w. of dan een einde zou moeten worden gemaakt aan het ressorteren van Scheepvaart onder het Departement der Marine. Practisch alle betrokkenen waren van oordeel, dat aangezien Scheepvaart een burgerlijke Dienst was, het juister zou zijn hem voortaan te doen ressorteren onder een niet-militair departement. Er werd nog niet aan gedacht de Dienst na de oorlog om te zetten in een zelfstandig departement.

Toen de Dienst van Scheepvaart in het najaar van 1945, nadat aan de Japanse bezetting een einde was gekomen, zijn werkzaamheden te Batavia hervatte, werd de oude toestand hersteld. Hij bleef ressorteren onder het Departement der Marine.

Doch in 1946 werd van verschillende zijden de vraag naar voren gebracht wat er met de Dienst van Scheepvaart moest geschieden. De historisch gegroeide ondergeschiktheid aan de Commandant der Zeemacht en Hoofd van het Departement der Marine, diende te worden beëindigd. Het moment was aangebroken deze burgerlijke Dienst niet langer deel te laten uitmaken van een militair departement.

Maar wat diende er dan wel te gebeuren? Er waren drie gedachten hieromtrent, n.l.:

1e. de Dienst onder te brengen bij het Departement van Verkeer en Waterstaat;

2e. de Dienst op te splitsen, n.l. het technische deel naar Verkeer en Waterstaat, en het overige deel naar Economische Zaken;

3e. de Dienst om te zetten in een zelfstandig departement.

Verkeer en Waterstaat, en Economische Zaken deden hun best iets van de buit binnen te halen, doch zonder succes. De Luitenant-Gouverneur-Generaal besliste, dat er een Departement van Scheepvaart zou komen.

Vergelijking van de aangelegenheden welke de Dienst van Scheepvaart omvatte, opgesomd in de Instructie voor de Hoofdinspecteur van 1930, en die welke behoorden tot de werkkring van het nieuwe departement, doet zien, dat er in materiele zin slechts op enkele punten verschil was. De omschrijving van de aangelegenheden werd wat betreft het Departement duidelijker. De bevoegdheden, genoemd in de artt. 5 en 6 der Instructie, betreffende het personeel, vervielen. Deze dienden te vervallen, aangezien al deze bevoegdheden ingevolge de 'Benoemingsoverdrachtregeling-1928' (St No 35)[5] toekwamen aan de Hoofden der Departementen van Algemeen Bestuur.

5 Bij de noodwet No 25, jaar 1950 (LN 1950 No 41), waarbij werd geregeld het recht tot benoeming en ontslag van de ambtenaren van de RIS, werd tevens buiten werking gesteld de 'Benoemingsoverdrachtregeling-1928'.
Deze nieuwe regeling werd gewijzigd bij de noodwet No 34, jaar 1950 (LN 1950 No 74). Vervolgens werd bij de wet No 21, jaar 1952 (LN 1952 No 78) deze noodwet bekrachtigd en de nieuwe regeling in haar definitieve tekst vastgesteld.
Het trekt hier de aandacht, dat in art. 1 van de noodwet in LN 1950 No 41 de 'Benoemingsoverdrachtregeling-1928' buiten werking wordt

Nieuw waren:

1. In punt 1 'alle bemoeiingen met de scheepvaart, voorzover deze niet uitsluitend tot de werkkring van een ander departement van burgerlijk bestuur behoren.' In de Instructie van 1930 stond 'alle verdere bemoeiingen met de scheepvaart, behoorende tot den werkkring van het Departement der Marine in Nederlandsch-Indië, met uitzondering van de bemoeienis met den Raad voor de Scheepvaart.'

Hieruit blijkt, dat er ook nog een of meer andere departementen van burgerlijk bestuur waren of konden zijn, die bemoeienis hadden of konden hebben met de scheepvaart. Dit was het Departement van Economische Zaken.

Bij dit Departement bestond reeds sinds 1939 een Onderafdeling Scheepvaartaangelegenheden van het Bureau voor Handelspolitiek, Scheepvaartaangelegenheden en Algemene Zaken van het Kantoor voor den Handel. Deze onderafdeling behandelde scheepvaartaangelegenheden van economische aard.

Daarentegen was bij het Hoofdkantoor van Scheepvaart werkzaam een ambtenaar voor nautisch-economische aangelegenheden. Deze ambtenaar ging in 1939 over naar de opgerichte Onderafdeling Scheepvaartaangelegenheden van het Dept. van E.Z. en werd aan het hoofd daarvan geplaatst. Hierdoor vervielen in de praktijk de bemoeienissen van het Hoofdkantoor van Scheepvaart met de economische scheepvaartaangelegenheden.

Bij het toenemen van de omvang en de belangrijkheid van deze aangelegenheden, had het Dept. van E.Z., meer in het bijzonder het daaronder ressorterende Kantoor voor den Handel, de behandeling daarvan tot zijn competentie gerekend. De omschrijving van de werkkring van het Dept. vanE.Z.in het hogergenoemde KB in St 1924 No 576, liet dit toe.

Bij GB van 8 Oct.1946 No 8 (Bijblad No 15056) werd genoemde onderafdeling opgeheven en werd bij het Dept.van E.Z. ingesteld een

gesteld (diberhentikan berlakunja). Dit betekent, dat de regeling zelf in tact blijft, doch haar werking ophoudt.
Daarentegen bepaalt de bekrachtigingswet in LN 1952 No 78 dat alle met de nieuwe regeling strijdige bepalingen worden nietig verklaard (membatalkan).
Fraai is een en ander niet. In de noodwet had ook sprake moeten zijn van intrekking.Verder kan het bepaalde, dat alle met de nieuwe regeling strijdige bepalingen worden nietig verklaard, een bron van rechtsonzekerheid opleveren. Goede wetgeving eist, dat de ingetrokken bepalingen met name worden genoemd.

een afdeling, welke de naam kreeg van 'Kantoor voor Scheepvaartzaken' en tot taak had de behandeling van scheepvaartaangelegenheden van economische aard in de ruimste zin, voorzover behorende tot de normale taak van het Dept. van E.Z., behoudens in die gevallen waarin deze werkzaamheden zouden worden opgedragen aan andere organisaties, lichamen of natuurlijke personen.[6]

Hieruit blijkt, dat het Dept. van Scheepvaart geen bemoeienis kreeg met scheepvaartaangelegenheden van economische aard. Deze bleven behoren tot de werkkring van het Dept. van E.Z., met name het Kantoor voor Scheepvaartzaken. De feitelijke toestand die er sinds 1939 bestond, n.l. geen economische aangelegenheden bij het Hoofdkantoor van Scheepvaart, kwam thans in de omschrijving van de werkkring van het nieuwe departement duidelijk tot uiting. Door de instelling van het Kantoor voor Scheepvaartzaken en de taakomschrijving daarvan bij het GB van 8 Oct. 1946, werd het Hoofdkantoor van Scheepvaart formeel reeds de bevoegdheid tot bemoeienis met economische scheepvaartaangelegenheden ontnomen.

[6] Bij PB van 4 Sept. 1950 No 8 (BN 1950 No 66) werd met ingang van deze datum het Kantoor voor Scheepvaartzaken afgesplitst van het Ministerie van Welvaart (Kemakmuran), zijnde de voortzetting van het voormalige Departement van Economische Zaken, en gebracht naar de DP.
In de practijk kwam van deze overbrenging naar de DP niets terecht. Het Kantoor voor Scheepvaartzaken werd een zelfstandige afdeling, met een eigen hoofd, van het Ministerie van Verbindingen. Het behoeft geen betoog, dat dit in strijd was met het genoemde PB. Teneinde deze onwettige toestand legaal te maken werd bij PB van 18 Oct. 1951 No 204 (BN 1951 No 88) bepaald, dat gerekend van 1 Oct. 1951 het Kantoor voor Scheepvaartzaken van de Djawatan Pelajaran werd gevoegd bij de Afdeling Algemene Scheepvaartzaken (Bagian Pelajaran Umum) van het Ministerie van Verbindingen.
In Hfdst. V, art. 5 sub A 6, van het besluit van de Menteri Perhubungan van 4 Sept. 1951 No 3212/Ment., houdende omschrijving van de werkkring en organisatie van zijn ministerie, is bepaald, dat Bagian Pelajaran Umum tot taak heeft de regeling van alle politieke scheepvaartaangelegenheden. Hieronder zijn begrepen:

*a.* de bestudering van en advies geven over algemene vraagstukken betreffende de scheepvaartpolitiek, waaronder begrepen internationale aspecten;
*b.* de regeling van de koopvaardij;
*c.* het onderzoeken van aanvragen voor deviezen betreffende benodigdheden voor de scheepvaart en voor schepen;
*d.* het verzamelen van materiaal van de statistiek en van de documentatie betreffende de scheepvaart en de schepen.

2. In punt p, 'het zeevaartkundig onderwijs, daaronder begrepen de opleiding van scheepvaarttechnici en scheepvaartradiotelegrafisten.' Dit hield verband met de na de oorlog te Makassar en Ambon gestichte zeevaartscholen, welke ressorteerden onder de Dienst van Scheepvaart.

Bij GB van 4 Sept.1947 No 6 (St No 161) werd het Dept. van Scheepvaart, met inbegrip van alle daaronder ressorterende inrichtingen, instellingen, diensten en bedrijven, aangewezen als vitaal bedrijf waarin burgerlijke oorlogsfuncties zullen worden vervuld, als bedoeld in § 4 der 'Burgerdienstplichtverordening'. Daarbij werd de DIS aangewezen als de autoriteit, bedoeld in art.17, leden 1 en 3, dier verord., voor wat betreft bedoeld bedrijf.

Deze vitaalverklaring betekende, dat het personeel van rechtswege gehouden was zijn werkzaamheden in het bedrijf voort te zetten overeenkomstig de aanwijzingen van de DIS,terwijl de ambtelijke verhouding of burgerlijke dienstbetrekking van het personeel slechts met toestemming van de DIS kon worden beëindigd. Straffen waren bedreigd tegen overtreding van deze voorschriften.

Bij GB van 7 Nov.1947 No 8 (St No 194) werd als vitaal bedrijf aangewezen het te Tandjong Priok gevestigde bedrijf van de N.V. Het Technisch Bureau 'Vraag en Aanbod', voor zover daarin werkzaamheden werden verricht ten behoeve van het Dept. van Scheepvaart.

Beide besluiten verloren hun kracht, doordat bij de reg.ver. in St 1949 No 263 de 'Burgerdienstplichtverordening' buiten werking werd gesteld.

In verband met de vorming van een Voorlopige Federale Regering had bij GB van 9 Maart 1948 No 1 (St No 62) een reorganisatie plaats van de departementen.

De titel van de Directeur van Scheepvaart werd Secretaris van Staat, Hoofd van het Departement van Scheepvaart: zie art.1 van laatstgenoemd GB.

Tengevolge van deze reorganisatie werd bij GB van 9 Maart 1948 No 3 (St No 63) het hogergenoemde KB van 13 Oct.1924 (St No 576) ingetrokken en de werkkring van de departementen van algemeen burgerlijk bestuur opnieuw vastgesteld.

Wat Scheepvaart betreft kwamen er in de omschrijving van de werkkring, zoals deze laatstelijk was vastgesteld ingevolge het GB van 27 Febr.1947 No 6 (St No 40) enkele wijzigingen en aanvullingen, n.l.:

1. In punt *1* een kleine tekstuele verandering, welke van geen invloed was.
2. In punt *n* werd niet meer gesproken van het toezicht op de naleving van de overeenkomst tussen het Land en de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij en van eventuele andere door het Land gesloten overeenkomsten betreffende het onderhouden van scheepvaartverbindingen in Nederlands-Indië, doch van 'het toezicht op de naleving van door het Land gesloten of te sluiten overeenkomsten betreffende het onderhouden van scheepvaartverbindingen in Nederlands-Indië, met dien verstande, dat dit toezicht wordt uitgeoefend in samenwerking met het Dept. van Economische Zaken.'

Aangezien bij dit toezicht economische aangelegenheden betrokken zijn, werd vastgelegd, dat het Dept. van E.Z. hier een woordje moest meespreken.

Vermeld wordt, dat bij de nieuwe omschrijving van de werkkring van het Dept. van E.Z. werd opgenomen: 'de economische scheepvaartaangelegenheden, met name voor zover betreft de bevordering van de scheepvaart der particuliere rederijen in en op de Archipel en de daarmede samenhangende aangelegenheden'. Een nogal ruime omschrijving, die de mogelijkheid van competentie geschillen tussen Scheepvaart en Econ. Zaken insloot.

Uit deze omschrijving van de werkkring van de departementen bleek opnieuw, dat Scheepvaart principieel geen bemoeienis had met economische aangelegenheden.

3. Aan punt *p* betreffende het zeevaartkundig onderwijs, daaronder begrepen de opleiding van scheepstechnici en scheepsradiotelegrafisten, werd toegevoegd: 'voorzoverre zulks niet aan andere overheidsorganen is opgedragen of overgelaten.'

Deze toevoeging had haar oorzaak in de omstandigheid, dat het nodig zou kunnen zijn bepaalde opleidingen te doen geschieden door het Dept. van Opvoeding, Kunsten en Wetenschappen, door de P.T.T. en andere instanties.

4. Punt *r* werd toegevoegd, n.l. 'de toepassing van de Schepelingen-ongevallenregeling 1940 (St 1940 No 447).'

Formeel was deze toevoeging overbodig, omdat art. 6, lid 1, van de Schepelingen-Ongevallenverordening 1940 (St No 534), welke verord. dient ter uitvoering van genoemde Ongevallenregeling, bepaalt, dat de DIS belast is met het algemeen toezicht op en met de leiding van de uitvoering van de Schepelingen-Ongevallenregeling 1940 en van de uitvoeringsvoorschriften daarvan. Deze aanvulling geschiedde echter uit een oogpunt van duidelijkheid.

De vraag rijst of er bij de genoemde wijziging van de titel van 'Directeur' in 'Secretaris van Staat', een voorziening in de wetgeving nodig zou zijn geweest, naar analogie van art. 1 van de genoemde ord. in St 1947 No 50, door bij ord. te bepalen, dat waar in KBen, ordonnanties, regeringsverordeningen, besluiten en administratieve regelingen of beschikkingen sprake was van Directéur van Scheepvaart, daarvoor moest worden gelezen Secretaris van Staat, Hoofd van het Departement van Scheepvaart.

Deze voorziening kwam, ten onrechte, niet tot stand. In verband hiermede werd in de practijk aangenomen, dat overal waar in de wetgeving werd gesproken van Directeur van Scheepvaart, daarvoor in de plaats moest worden gelezen Secretaris van Staat; Hoofd van het Departement van Scheepvaart. Deze opvatting zou verdedigbaar zijn geweest t.a.v. regeringsverordeningen, gouvernementsbesluiten en administratieve regelingen of beschikkingen, doch niet wat betreft producten van hoger orde. Immers, een GB mocht en kon geen wijziging brengen in ords en KBen.

Uit een oogpunt van wetgevingstechniek had bedoelde voorziening dienen te worden getroffen.

Vermeld wordt nog, dat de Secretaris van Staat, Hoofd van het Dept., van Scheepvaart, bij zijn besluit van 29 Oct. 1949 No J.Z.1/15/117 de interne organisatie van zijn depart. nader regelde en opnieuw in haar geheel vaststelde als volgt:

A. Afdelingen:
  1. Juridische en Algemene Zaken;
  2. Personele Zaken;
  3. Financiele Zaken;
  4. Sociale Zaken en Intendance;
  5. Scheepvaartinspectie, Haven- en Loodsdienst;
  6. Hydrografische Dienst;
  7. Bebakening en Kustverlichting;
  8. Materieel en Technische Dienst;
  9. Exploitatie en Nautische Dienst;
  10. Algemeen Beheer voor de Raad voor het Rechtsherstel;
  11. Zeevaartkundig Onderwijs;
  12. Zee- en Kustbewaking;
  13. Medische Dienst.

B. Zelfstandige Bureaux:
  1. Scheepsbouw;
  2. Scheepvaart Deviezen.

De bovengenoemde toestand bleef voortbestaan tot aan de overdracht van de souvereiniteit op 27 Dec. 1949.

De Regering van de nieuwe Staat besliste, dat er geen ministerie van Scheepvaart zou komen, m.a.w. dat het Departement van Scheepvaart niet zou worden omgezet in een ministerie, doch dat het een deel zou uitmaken van het Ministerie van Verbindingen, Energie en Openbare werken (Departemen Perhubungan, Tenaga dan Pekerdjaan Umum).

Bij bekendmaking van 9 Jan. 1950, No 3, bepaalde de Minister van Verbindingen, Energie en Openbare Werken, dat, gerekend vanaf 1 Jan. 1950, de Djawatan Pelajaran van de RI (de Dienst van Scheepvaart van de Republiek Indonesië) en het Departement van Scheepvaart verenigd werden tot één departement, genaamd Departemen Pelajaran (Departement van Scheepvaart), terwijl alle eigendommen, rechten en verplichtingen van de Djawatan Pelajaran RI en van het Departement vanaf laatstgenoemde datum overgedragen werden aan het Departemen Pelajaran.

De Constitutie van de RIS spreekt uitsluitend van 'departemen' en niet van 'kementerian'. Zo luidde b.v. art. 74, lid 3, dezer Constitutie:

'Sesuai dengan andjuran ketiga pembentuk itu djuga, Presiden 'menetapkan siapa-siapa dari Menteri-menteri itu diwadjibkan me'mimpin departemen masing-masing.
'Boleh pula diangkat Menteri-menteri jang tidak memangku sesuatu 'departemen.'

Hieruit blijkt duidelijk, dat de Constitutie met 'departemen' bedoelde 'ministerie'. Aan het hoofd van een departemen stond een menteri, een minister.

Op grond hiervan was de benaming Departemen Pelajaran onjuist en in strijd met de Constitutie.

Opgemerkt wordt, dat in de practijk, b.v. in de ambtelijke correspondentie, veel gezondigd werd tegen bedoelde grondwettelijke benaming, doordat een ministerie niet werd aangeduid met departemen, doch met kementerian.

Wat kon de bedoeling zijn geweest van de in strijd met de Constitutie zijnde benaming Departemen Pelajaran? Heeft men hierdoor als het ware de mogelijkheid willen openhouden om later een ministerie van scheepvaart in het leven te roepen, met een eigen minister? Doch dan was de enige juiste methode geweest het oude Departement van Scheepvaart na de souvereiniteitsoverdracht om te zetten in een ministerie (Departemen Pelajaran), met als hoofd niet een eigen Menteri Pelajaran, doch een andere minister, ad interim,

n.l. de Minister van V., E. en O.W. Deze minister zou dan twee ministeries onder zijn beheer hebben gehad.

Wij kregen derhalve na 27 Dec. 1949 de vreemde figuur, dat het Departemen Perhubungan, Tenaga dan Pekerdjaan Umum, was samengesteld uit verschillende afdelingen en diensten, zomede uit het Departemen Pelajaran.

Aan het hoofd van het Departemen Pelajaran kwam te staan een Kepala Departemen Pelajaran (Hoofd van het Departement van Scheepvaart).

Doordat het oude Departement van Scheepvaart was omgezet in het Departemen Pelajaran, welk laatste op zijn beurt kwam te ressorteren onder het Ministerie van V.,E. en O.W., betekende zulks, dat het Departemen Pelajaran geen zelfstandig leven zou kunnen leiden, daar formeel alle vóór de souvereiniteitsoverdracht aan het Hoofd van het Departement van Scheepvaart bij de wet toegekende rechten en verplichtingen waren overgegaan op de Minister van V.,E. en O.W..

Niet vast stond wat de bevoegdheden van Kepala Dep.Pel. waren. Daaromtrent was niets bepaald.

Zou het Departemen Pelajaran beschouwd zijn geworden als een Dienst, zoals vroeger de Dienst van Scheepvaart, dan zou Kepala Dep.Pel. een instructie moeten hebben gehad, om te weten hoever zijn rechten en verplichtingen zouden gaan.

Zou het Dep.Pel. echter worden aangemerkt als een afdeling van het Departemen Perhubungan, Tenaga dan Pekerdjaan Umum, dan zou Kepala Dep.Pel. op de gebruikelijke wijze in zijn hoedanigheid van afdelingshoofd voor of namens de minister mogen handelen, voorzover betreft de aangelegenheden die onder zijn 'afdeling' ressorteerden.

Zolang hieromtrent door de Minister van V., E. en O.W. niet was beslist, werden in de practijk door Kepala Dep.Pel. alle wettelijke rechten en verplichtingen van het voormalige Hoofd van het Departement van Scheepvaart uitgeoefend.

Op voorstel van Kepala Dep.Pel., werd bij besluit van de Minister van V.,E. en O.W. van 28 Jan. 1950 No 307/P/PT het volgende bepaald:

1e. Alle aangelegenheden behorende tot de werkkring van het voormalige Dept. van Scheepvaart, zoals deze zijn vermeld in het GB van 9 Maart 1948 No 3 (St No 63), zullen behoren tot de werkkring van het Dep.Pel.;

2e. Alle wettelijke en contractuele bevoegdheden en verplichtingen van de voormalige Secretaris van Staat, Hoofd van het Dept. van Scheepvaart zullen in de practijk, onder de bevelen en het oppertoezicht van genoemde Minister, worden uitgeoefend door Kepala Dep.Pel.;

3e Dit besluit wordt geacht in werking te zijn getreden met ingang van 1 Jan. 1950.
Door dit Ministeriële besluit kreeg het Dep.Pel. de status van een Dienst, zoals voorheen de Dienst van Scheepvaart.

Bij Interne Mededeling No 5, van 8 Febr.1950 No Hkr 4/5/35 bracht Kepala Dep.Pel. dit besluit ter kennis van de Afdelingshoofden en de hoofden van Zelfstandige Bureaux van het Dep.Pel., waarbij werd vermeld, dat in den vervolge de van het Dep.Pel. uitgaande brieven zouden worden ondertekend door of namens Kepala Dep.Pel., terwijl in het Hoofd van de besluiten van Kepala Dep.Pel. steeds diende te worden gelet op het hogergenoemde besluit van de Minister, teneinde te doen uitkomen, dat Kepala Dep.Pel. bevoegd was bedoelde rechten en verplichtingen namens de Minister uit te oefenen. Het hoofd van de besluiten diende te luiden: Kepala Departemen Pelajaran.

Het trekt de aandacht, dat in het bedoelde Ministeriele besluit van 8 Febr. 1950 niet wordt gerept over de aangelegenheden behorende tot de werkkring van de voormalige Djawatan Pelajaran van de RI (Djocja) en evenmin over de wettelijke en contractuele bevoegdheden en verplichtingen van de voormalige Kepala Djawatan Pelajaran RI (Djocja).

De reden daarvan is gelegen in de omstandigheid, dat deze Dienst meer een organisatie op papier was dan in werkelijkheid. Wel had deze Dienst een aantal havenmeesters in het door de RI gecontroleerde gebied aangesteld en waren voorzover zijn bemoeienissen betreft, de betrekkelijke vóóroorlogse wettelijke bepalingen van kracht, ingevolge overgangsbepaling II van de Grondwet van de RI (Djocja), doch van een goedwerkende organisatie was geen sprake.

Na de souvereiniteitsoverdracht kwamen ingevolge de hogergenoemde Bekendmaking No 3 dd. 9 Jan. 1950 van de Minister van V., E. en O.W., bedoelde hms en nog een aantal andere ambtenaren, zoals kantoorpersoneel en vuurtorenwachters, te ressorteren onder het Dep. Pel. en werden vanaf 1 Jan. 1950 de betrekkelijke wettelijke regelingen en administratieve voorschriften betreffende de werkkring van het voormalige Dept. van Scheepvaart op hen toegepast.

De situatie werd vanaf 1 Jan. 1950 aldus, dat voor het gehele grondgebied van de RIS de wettelijke regelingen en administratieve voorschriften betreffende het voormalige Dept. van Scheepvaart van kracht werden. Dit was gebaseerd op art. 192 van de Constitutie van de RIS, waarin in lid 1 was bepaald, dat de op het tijdstip van inwerkingtreden van deze Constitutie bestaande wettelijke regelingen en administratieve voorschriften ongewijzigd van kracht blijven,

als eigen regelingen en voorschriften van de RIS, zolang en voorzover zij niet door wetgeving en administratieve voorschriften krachtens deze Constitutie zijn ingetrokken, aangevuld of gewijzigd. Lid 2 bepaalde, dat deze handhaving alleen werkt voorzover die regelingen en voorschriften niet onverenigbaar zijn met de bepalingen van het charter van souvereiniteitsoverdracht, van het Uniestatuut, van de Overgangsovereenkomst behorende bij dit charter of van enige andere overeenkomst verband houdende met de souvereiniteitsovergang en voorzover zij niet strijdig zijn met die bepalingen van deze Constitutie, welke geen verdere wettelijke regelingen of uitvoerende maatregelen vereisen.

Dit art. 192, lid 1, CRIS sloot aan op art. 8, lid 1, van de bedoelde Overgangsovereenkomst, waarin is bepaald, dat de bestaande wettelijke regelingen en administratieve voorschriften ongewijzigd van kracht blijven, voorzover zij niet onverenigbaar zijn met de souvereiniteitsoverdracht, met de bepalingen van het Uniestatuut, van deze Overgangsovereenkomst of van enige andere overeenkomst, tussen partijen gesloten, als eigen regelingen en voorschriften van het Kon. der Nederlanden en van de RIS, zolang zij niet door de bevoegde organen van het Kon. der Ned., onderscheidenlijk de bevoegde organen van de RIS buiten werking gesteld of gewijzigd worden.

Art. 192, lid 1, CRIS spreekt van 'bestaande wettelijke regelingen en administratieve voorschriften.' Hieronder vallen niet alleen de regelingen en voorschriften welke op 27 Dec. 1949 van kracht waren in het onder bestuur van de Voorlopige Federale Regering staande gebied, doch ook die welke op dit tijdstip van kracht waren in het gebied waarover de Regering van de RI geacht werd Haar de facto gezag uit te oefenen.

In verband hiermee rees na de souvereiniteitsoverdracht de vraag welke deze van kracht gebleven regelingen en voorschriften van de RI waren, voorzover zij betrekking hadden op de werkkring van de Djawatan Pelajaran RI.

Voorzover kon worden nagegaan bleken de in de RI (Djocja) bij de souvereiniteitsoverdracht van kracht zijnde regelingen en voorschriften betreffende de werkkring van de Djawatan Pelajaran RI te zijn die, welke vóór de oorlog van kracht waren t.a.v. de werkkring van de Dienst van Scheepvaart. Er was derhalve geen sprake van handhaving van bijzondere wettelijke regelingen en administratieve voorschriften betreffende de werkkring van de Djawatan Pelajaran RI na de souvereiniteitsoverdracht.

Zoals gezegd, werden vanaf 1 Jan. 1950 op het gehele grondgebied van de RIS, de op het moment van de overdracht der souvereiniteit

bestaande wettelijke regelingen en administratieve voorschriften betreffende de werkkring van het Dept. van Scheepvaart, in toepassing gebracht. Uiteraard met instandlating van de overdrachten aan de deelstaten van enige taken van Overheidszorg betreffende de scheepvaart.

Voorzover er op 1 Jan. 1950 sprake was van contractuele bevoegdheden en verplichtingen van Kepala Djawatan Pelajaran RI, gingen deze over op Kepala Dep. Pel..

Opgemerkt wordt, dat vanaf de souvereiniteitsoverdracht de status van de oude RI werd gewijzigd in die van deelstaat van de RIS. Dit betekende dat sindsdien de onderwerpen van overheidszorg waarvan de uitoefening was opgedragen aan de RIS, ingevolge art. 51 van de CRIS, van de oude RI overgingen naar de centrale regering. Wat betreft het Departemen Pelajaran waren dit de volgende onderwerpen genoemd in het in art. 51 CRIS bedoelde aanhangsel:

sub *a*., regelingen inzake nationaliteit;

sub *w*., in het algemeen alle onderwerpen, welke nauw verband houden met de verhouding tot het buitenland;

sub *A*., verzameling van statistisch en documentair materiaal, van belang voor de RIS in haar geheel;

sub *J*., verkeer, voorzover van ruimer belang dan voor een deelgebied, alsmede bebakening en kustverlichting;

sub *L*. hydrografie;

sub *M*., contrôle ter zee;

sub *N*., zorg voor havens en rivieren, voorzover van belang voor de internationale scheepvaart.

De reeds vóór de souvereiniteitsoverdracht aan enige deelstaten overgedragen taken van overheidszorg bleven na 27 Dec. 1949 van kracht. Zie hieromtrent Hfdst. 28. De hogergenoemde onderwerpen van overheidszorg waarvan de uitoefening was opgedragen aan de RIS, waren gelijk aan die welke vóór de souvereiniteitsoverdracht, bij de instelling van deelstaten, aan de centrale regering waren voorbehouden.

Bij de opheffing van negara's (Pasundan LN 1950 No 13, Sumatera Selatan LN 1950 No 22) vielen de overgedragen bevoegdheden terug aan de centrale regering.[7]

De bovenvermelde toestand duurde voort tot 17 Aug. 1950, toen de Republiek der Verenigde Staten van Indonesië, de RIS, werd omgezet

[7] Zie Prof. Dr W. L. G. Lemaire, Het recht in Indonesië, bladz. 240

in de Republiek Indonesië, de RI, de eenheidsstaat, en de Voorlopige Grondwet van de RI tot stand kwam.

Er had toen een reorganisatie van de ministeries plaats, met hier en daar wijzigingen in de interne organisaties daarvan.

Het Ministerie van Verbindingen, Energie en Openbare Werken heette voortaan Ministerie van Verbindingen (Kementerian Perhubungan), terwijl de naam Departemen Pelajaran werd gewijzigd in Djawatan Pelajaran (Dienst van Scheepvaart). Deze laatste naamsverandering bracht geen wijziging in de bevoegdheden van Kepala Dep.Pel.. De naam Kepala Dep.Pel. werd uiteraard omgezet in Kepala Djawatan Pelajaran.

Opgemerkt wordt, dat de nieuwe Grondwet niet spreekt van departemen, doch van kementerian. Art.50 zegt: Presiden membentuk Kementerian-kementerian.

De Grondwet duidt dus de ministeries aan met kementerian en niet meer met departemen. Handhaving van de naam Departemen Pelajaran zou, nu het woord 'departemen' uit de Grondwet is verdwenen, minder aanleiding hebben kunnen geven tot begripsverwarring dan tevoren.

Sinds 17 Aug.1950 is derhalve de toestand van vóór 1 Maart 1947 hersteld. Er is weer een Dienst van Scheepvaart. Doch met dit verschil dat deze Dienst niet meer ressorteert onder een militair departement, doch onder een burgerlijk ministerie.

Vermeld wordt nog, dat bij besluit van de Minister van Verbindingen van 21 Nov.1950 No 4200/Ment., gerekend vanaf 1 Juli 1950, wijziging werd gebracht in het hierboven genoemde besluit van de Minister van V., E. en O.W. van 28 Jan.1950 No 307/P/PT, met dien verstande, dat de bevoegdheden van KDP ten aanzien van personele aangelegenheden werden beperkt. Beperking van de bevoegdheden van KDP met betrekking tot financiële aangelegenheden had plaats bij besluit van de Minister van Verbindingen van 20 Nov.1952,No K 15/53/15.

De volgende twee punten vragen nog de aandacht.

De vraag kan worden gesteld of door de instelling van het Dep. Pel., door samenvoeging van het Dept.van Scheepvaart en de Djawatan Pelajaran RI (Djocja), voorzieningen nodig waren geweest naar analogie van het bepaalde in art.1 van de hogergenoemde ord. in St 1947 No 50, m.a.w. of overal waar in de wetgeving sprake was van Directeur van Scheepvaart en van Departement van Scheepvaart, deze benaming bij federale wet hadden dienen te worden gewijzigd in Kepala Departemen Pelajaran en in Departemen Pelajaran.

Indien men zich op het standpunt stelt, dat hier slechts sprake is van een vertaling in de bahasa Indonesia van de Ned. benamingen, dan zou geen voorziening nodig zijn geweest. Doch wanneer men aanneemt, dat er door de instelling van het Dep.Pel.met aan het hoofd de Kepala Dep.Pel. iets nieuws, een nieuwe instantie, in het leven was geroepen, waarop de voorheen aan het Hoofd van het Dept. van Scheepvaart toekomende bevoegdheden en verplichtingen waren overgegaan, dan was het uit een oogpunt van wetgeving juister geweest, bedoelde voorziening te treffen.

In de practijk is aangenomen, dat hier niets nieuws ontstond, dus dat er slechts sprake was van een vertaling van de oude benamingen, zodat bedoelde voorziening niet nodig was.

Doch anders was de situatie toen bij besluit van de Minister van Verbindingen van 28 Sept. 1950 No 3543/Ment. de naam Departemen Pelajaran werd veranderd in Djawatan Pelajaran.

Een voorziening terzake in de bestaande wetgeving werd niet getroffen. Ten onrechte. De practijk nam daarom aan, dat overal waar in de wetgeving sprake was van Departemen Pelajaran en van Kepala Departemen Pelajaran, automatisch moest worden gelezen Djawatan Pelajaran en Kepala Djawatan Pelajaran. Deze opvatting, dat geen voorziening nodig was, is formeel onjuist.

Het gevolg van het niet treffen van bedoelde voorziening is, dat er formeel in de bestaande wetgeving nog steeds wordt gesproken van Departemen Pelajaran en van Kepala Departemen Pelajaran. Doch, zoals gezegd, in de practijk wordt gehandeld alsof hiervoor in de plaats zijn gekomen Djawatan Pelajaran en Kepala Djawatan Pelajaran.

Hier hebben wij een voorbeeld hoe de rechtspractijk aan het gezag van de beslissing groter waarde toekent dan de rechtstheorie aan het gezag van de geschreven regel. Een dergelijk verschijnsel doet zich meer voor in een land als Indonesië, waar de overgrote meerderheid der bevolking leeft onder het gezag van ongeschreven recht.

Vermeld zij, dat ook door de Voorlopige Grondwet van de RI, welke in werking trad op 17 Aug. 1950, geen wijziging werd gebracht in de regelingen en voorschriften betreffende de werkkring van de DP. Immers, art. 142 daarvan bepaalt, dat de op deze datum bestaande wettelijke regelingen en administratieve voorschriften ongewijzigd van kracht blijven, als eigen regelingen en voorschriften van de RI, zolang en voorzover zij niet door wettelijke regelingen en administratieve voorschriften krachtens deze Grondwet zijn ingetrokken, aangevuld of gewijzigd.

Hoewel art. 142 de internationale overeenkomsten, vermeld in art. 192, lid 2, CRIS niet langer noemt, is het met art. 8, lid 1, van de Overgangsovereenkomst toch ook niet in strijd, weshalve het historisch gedacht, via art. 192, lid 2, CRIS toch in art. 8 Overgangsovereenkomst zijn volkenrechtelijke achtergrond heeft.[8]

Bij besluit van de Menteri Perhubungan van 4 September 1951 No 3212/Ment. werd, gerekend vanaf 1 September 1951, vastgesteld een regeling betreffende de werkkring en de organisatie van het Ministerie van Verbindingen.

In de considerans wordt vermeld, dat in verband met de omstandigheid dat er nog geen regeringsverordening is betreffende de organisatie en de werkkring van de ministeries er dringend een tijdelijke regeling dient te worden getroffen ten aanzien van de werkkring en de organisatie van het Ministerie van Verbindingen.

Gelet is op het PB van 6 Sept. 1950 No 9, betreffende de vorming van het Kabinet.

In Hoofdstuk V, art. 5, sub B 3, is vastgesteld de taak van de Djawatan Pelajaran.

Deze omvat de regeling van alle nautische en scheepvaarttechnische aangelegenheden. Hieronder zijn begrepen:

*a.* de inspectie van de onder de Djawatan Pelajaran ressorterende diensten en instellingen;

*b.* het beheer over de dienst der landsvaartuigen;

*c.* het beheer over de bebakening en de kustverlichting;

*d.* de verzorging van de haven- en loodsdienst;

*e.* het beheer over de baken- en loodsgelden;

*f.* de verzorging van de hydrografie, de verstrekking van kaarten en zeemansgidsen en de verzorging van berichten aan zeevarenden;

[8] Vergelijk het artikel van Prof. Mr R. D. Kollewijn: Enige opmerkingen over de gelding van het Indonesische Wetboek van Koophandel na de souvereiniteitsoverdracht, in Rechtsgeleerd Magazijn Themis, 1952, afl. 6. Hij zegt daar op bladz. 617, dat niemand wel zal willen beweren, dat de blijvende gelding van het WvK met de souvereiniteitsoverdracht onverenigbaar is en ook van strijd met enige regel van het Unierecht is geen sprake. Het WvK is daarom van kracht gebleven als recht van de RI. In de noot bij deze laatste zin zegt hij: 'Niet, dat het wetboek zonder art. 8 niet van kracht zou zijn gebleven of niet meer van kracht zou zijn, indien de Overg. Ov. mocht komen te sneuvelen: zie art. 192 van de Constitutie van de R. I. S. en art. 142 van de Voorl. Grondwet van 1950. En zelfs indien ook deze grondwetsartikelen er niet waren, zou men toch moeten aannemen, dat het oude privaatrecht als recht van de Rep. is blijven bestaan.'

g. de voorbereiding van de scheepvaartwetgeving;

h. de regeling van de aangelegenheden betreffende het zeehaven- en scheepvaartregime in Indonesië en de verdere zaken betreffende de scheepvaartwetgeving;

i. de afgifte van zeebrieven en andere nationaliteitsbewijzen van schepen en vaartuigen, zomede de scheepsmeting;

j. de verzorging van de scheepvaartstatistiek en de scheepvaart-documentatie;

k. het toezicht op de uitvoering van de scheepvaartwetten en de bemoeienis met de scheepvaart, voorzover niet behorende tot de werkkring van een andere regeringsinstantie;

l. het toezicht op de uitvoering van overeenkomsten die zijn gesloten of zullen worden gesloten door de Regering betreffende de verzorging van scheepvaartverbindingen in Indonesië;

m. de centrale aanschaffing van schepen, vaartuigen, lichters en dergelijke, zowel door middel van aankoop als van aanbouw en het toezicht op de aanbouw, zomede de aankoop van de machines, ketels, motoren en andere uitrustingsartikelen, terwijl dit geen betrekking heeft op de werkkring van de Stichting 'Pepuska' of de N.V. 'Pelajaran Nusantara Indonesia';

n. de verzorging van het zeevaartkundig onderwijs, daaronder begrepen de opleiding van scheepstechnici en scheepsradiotelegrafisten, voorzover zulks niet aan een andere regeringsinstantie is overgedragen;

o. de instelling van de commissie voor het examen voor stuurman en scheepsmachinist;

p. de uitvoering van de schepelingen ongevallenregeling;

q. het toezicht op de bouw van schepen voor de kustvaart en de interinsulaire vaart.

Zoals in Hfdst.1 reeds is opgemerkt, zijn de aangelegenheden behorende tot de werkkring van de DP opgesomd in dit Ministeriele besluit gelijk aan die, vermeld in het GB van 9 Maart 1948 (St No 63), behoudens het volgende:

1. In het Min.besluit is slechts sprake van het beheer van de dienst der Landsvaartuigen. Niet afzonderlijk zijn genoemd de Lands Scheepvaartdienst (Dinas Pelajaran Negara), zijnde de voortzetting van de Gouvernements Marine, en de gewestelijke vaartuigen, voor welke beide instellingen afzonderlijke wettelijke bepalingen en administratieve voorschriften bestaan;
2. Het Min.besluit vermeldt niet de vertegenwoordiging van de Ned. scheepvaartinspectie;

3. Een nieuw punt in het Min.besluit is: het toezicht op de bouw van schepen voor de kustvaart en voor de interinsulaire vaart.

De aandacht dient er nog op te worden gevestigd, dat het onderhavige Min.besluit niet intrekt art.9 van het hogergenoemde GB in St 1948 No 63, waarbij de werkkring van het Dept.van Scheepvaart was omschreven. Doch niettemin moet deze oude omschrijving als vervallen worden beschouwd, aangezien het Min.besluit een nieuwe, algehele opsomming geeft van de aangelegenheden welke behoren tot de werkkring van de DP.

Uit een oogpunt van goede wetgeving was het uiteraard juister geweest, indien de oude omschrijving met zovele woorden was ingetrokken.

Alvorens in het volgende Hfdst. aan te vangen met de opsomming van de belangrijkste wettelijke bepalingen en administratieve voorschriften, betreffende de werkkring van de DP, dient nog iets te worden opgemerkt omtrent de uitoefening van taken en bevoegdheden door organen van de RI, die voor de souvereiniteitsoverdracht door de 'oude' organen werden uitgeoefend.

Art.143 van de VGRI schrijft voor, dat voorzover zulks niet reeds uit de bepalingen dezer Grondwet blijkt, de wet bepaalt welke organen van de RI treden in de taak en bevoegdheden van de organen, die deze vóór 17 Aug.1950 op de voet van de ingevolge art.142 gehandhaafde wetgeving uitoefenden.

Bedoelde organieke wet is nog niet tot stand gekomen. In verband hiermede is in dit geschrift het volgende standpunt ingenomen.

Indien in de gehandhaafde wetgeving taken en bevoegdheden zijn toegekend aan:

*a*. De Koning der Ned., komen deze thans toe aan de constitutionele President, zijnde de President + een Minister, c.q. de President + enige Ministers.

*b*. De Ned.Minister van Overzeese Gebiedsdelen, komen deze thans toe aan de betrokken Minister.

*c*. De GG, voorzover betreft de vaststelling van regeringsverordeningen, komen deze thans toe aan de Regering.

*d*. de GG, welke niet vallen onder die bedoeld sub *c*, komen deze thans toe aan de betrokken Minister.

*e*. De Directeur van Scheepvaart (Staatssecretaris voor Scheepvaart), komen deze thans toe aan de Menteri Perhubungan, doch in de practijk zullen zij worden uitgeoefend door KDP; vandaar dat in

dit geval in dit geschrift achter Menteri Perhubungan tussen haakjes is geplaatst KDP.

Bij het bovenstaande standpunt is er vanuit gegaan, dat de taken en bevoegdheden thans toekomen aan organen van gelijke hoogte, van gelijk niveau, als die, welke deze taken en bevoegdheden tevoren bezaten, derhalve de overeenkomstige nieuwe organen.

Ter verduidelijking diene het volgende:

*ad a.* Het hoogste gezag over Indon. berustte vroeger bij de Koning der Ned. (Koning + een Minister, c.q. Koning + enige Ministers) (art. 62, lid 1, Ned. Grondwet), thans bij de President (President + een Minister, c.q. President + enige Ministers) (art. 45, lid 1, VGRI).

*ad b.* De Ned. Minister van Overzeese Gebiedsdelen was het orgaan dat voor zijn daden rechtstreeks verantwoordelijk was aan de Ned. Volksvertegenwoordiging (art. 55 Ned. Grondwet jo art. 1, lid 2, IS). In Indon. is het overeenkomstige orgaan de betrokken Minister (art. 83, lid 2, VGRI).

*ad c.* De GG stelde reg. verordeningen vast, houdende algemene regelingen tot uitvoering van wetten, algemene maatregelen van bestuur en ordonnanties, voorzover die vaststelling daarbij aan hem was opgedragen (art. 81, lid 1, IS). In Indon. is de Regering (President + alle Ministers) het overeenkomstige orgaan, dat ter uitvoering van wetten reg. verordeningen vaststelt (art. 98, lid 1, VGRI).

*ad d.* Voorzover de VGRI niet anders bepaalt, is in Indon. de betrokken Minister het hoogste orgaan, dat bevoegd is de hier bedoelde besluiten te nemen (art. 82, jo art. 83, lid 2, VGRI).

*ad e.* Aangezien de Djawatan Pelajaran thans ressorteert onder de Menteri Perhubungan zijn de voorheen aan de Directeur van Scheepvaart (Staatssecretaris voor Scheepvaart) toekomende taken en bevoegdheden op deze Minister overgegaan (art. 50, jo art. 83, lid 2, VGRI jo het besluit van de Menteri Perhubungan van 4 Sept. 1951 No 3212/Ment.).

## HOOFDSTUK 3

# DE INSPECTIE VAN DE ONDER DE DIENST VAN SCHEEPVAART RESSORTERENDE DIENSTEN EN INSTELLINGEN

*a*. Mengawasi dinas-dinas dan lembaga-lembaga jang masuk dalam Djawatan Pelajaran.

*Vertaling*:

De inspectie van de onder de Dienst van Scheepvaart ressorterende diensten en instellingen.

Tevoren was dit punt gelijkluidend.

In de Instructie voor de HIS van 1930, luidde dit punt: de inspectie en het Hoofdkantoor van Scheepvaart.

Bij de instelling van het Dept.van Scheepvaart werd gewenst geacht deze inspectie iets duidelijker te omschrijven.

Eigenlijk was het bij de omzetting van de Dienst van Scheepvaart in het Dept.van Scheepvaart niet meer nodig geweest dit punt op te nemen in de opsomming van de aangelegenheden behorende tot de werkkring van het Dept., aangezien art.115 IS bepaalde, dat de departementen van algemeen bestuur, worden beheerd door de departementshoofden, wier taak en bevoegdheid, behoudens het bepaalde bij art.31, door de GG worden geregeld.

Hieruit volgt, dat wanneer door de GG was bepaald hoever de taak en de bevoegdheid van een departementshoofd zich zouden uitstrekken, m.a.w. wanneer was vastgesteld welke aangelegenheden behoorden tot de werkkring van een departement, dan bracht dit uiteraard met zich, dat het beheer over het departement mede omvatte de inspectie van de daaronder ressorterende diensten en instellingen.

De vermelding van het onderhavige punt *a* stamt uit de tijd toen er nog geen Dept.van Scheepvaart was en de HIS ondergeschikt was aan het Hoofd van het Dept.der Marine, aan welke laatste in principe, in zijn hoedanigheid van beheerder van zijn dept., de inspectie bevoegdheid toekwam.

Zoals gezegd, was opneming van dit punt formeel niet nodig geweest, doch het geschiedde om duidelijk te laten uitkomen, dat deze inspectie uitsluitend behoorde tot de werkkring van het nieuwe

departement. Hierdoor werd het tevens onmogelijk gemaakt, dat 'buitenstaanders' zich eens op het standpunt konden stellen ook iets met deze inspectie te maken te hebben.

Als diensten en instellingen waarover deze inspectie zich uitstrekt kunnen worden genoemd: de haven- en loodsdienst, de hydrografische dienst, de bebakening en kustverlichting, de technische dienst en de nautische dienst betreffende de onder de DP ressorterende Landsvaartuigen, de medische dienst, de havenkantoren, de scheepsreparatiewerkplaatsen, het Landsdroogdok te Pontianak, de gasfabrieken van de bebakening en kustverlichting, de zeevaartscholen enz..

Welke ambtenaren van de DP zijn met de onderhavige inspectie belast? Dit zijn: 1e het Hoofd van de Dienst en 2e de hoofden van de afdelingen en de hoofden van de zelfstandige bureaux, voorzover betreft de onder deze afdelingen en zelfstandige bureaux ressorterende diensten en instellingen, bovendien die ambtenaren van de Dienst, welke door het Diensthoofd of door de hoofden van de afdelingen of door de hoofden van de zelfstandige bureaux met inspectie zijn belast. Deze sub 2e genoemde ambtenaren hebben een afgeleide inspectie bevoegdheid.

Sommige ambtenaren van de Dienst hebben naast hun afgeleide inspectie bevoegdheid, een originele bevoegdheid, die zij bezitten krachtens een wettelijke bepaling.

Zo zijn ingevolge art. 1 van de Loodsdienstordonnantie (St 1927 No 62) de hms superintendent van de loodsdienst, voorzover er in hun haven een loodsdienst is ingesteld. Dit art. 1 verstaat onder superintendent: de hm die met het beheer van een loodsdienst is belast. Dit beheer omvat uiteraard inspectie bevoegdheden.

Verder zijn ingevolge art. 4, lid 1, van de 'Regelen betreffende het beheer en de bediening der kust- en havenlichten in Indonesië', vastgesteld bij GB van 15 Aug. 1929 No 24 (Bijblad No 12062), de hms en de als zodanig dienstdoende ambtenaren, voorzover het toezicht niet rechtstreeks door de HIS (thans Menteri Perhubungan (KDP)) wordt uitgeoefend, superintendent van de kust- en havenlichten, alsmede van de oliegasfabrieken te Palembang en te Belawan.

Bovendien zijn de bhms en de dd. hms, ingevolge art. 14 van de Algemene Instructie voor de Havenmeesters, vastgesteld bij beschikking van de CZM, superintendent van de bebakening, beheerder van de uitkijken, seininrichtingen en tijdseininrichtingen, beheerder van het onderdepôt van zeekaarten en gidsen, beheerder van het materieel van het havendepartement en beheerder der gewestelijke

vaartuigen. Deze beheersbevoegdheden, implicerende inspectiebevoegdheden, welke opgesomd zijn in de genoemde Algemene Instructie, zijn afgeleide bevoegdheden. Zij zijn afgeleid van de bevoegdheid van de CZM, die deze aan de hms heeft gedelegeerd.

In dit verband wordt nog opgemerkt, dat in verschillende wettelijke regelingen de benaming voorkomt van 'de inspecterende ambtenaren bij de Dienst van Scheepvaart'. In deze regelingen worden hun bevoegdheden toegekend t.a.v. het opsporen van strafbare feiten.

Hier is met inspecterend ambtenaar een geheel andere functionaris bedoeld dan een ambtenaar bij de Dienst van Scheepvaart die uitsluitend inspectie-bevoegdheid bezit t.a.v. de onder de Dienst ressorterende diensten en instellingen, n.l. de inspecteurs, de inspecteurs-afdelingshoofd en de Inspecteur-Onderhoofd bij de Dienst van Scheepvaart, resp. genoemd in Staat 66, volgens 301 en 302 en in Staat 67a, volgno 15, van de Bezoldigingsregeling Burgerlijke Landsdienaren 1938 (B.B.L.1938), (St 1938 No 106).

Uiteraard behoort het Hoofd van de Dienst ook tot de 'inspecterende ambtenaren bij de Dienst van Scheepvaart'.

Ter afronding van het bovenstaande volgen enkele opmerkingen omtrent het ambt van Kepala Djawatan Pelajaran.

Vóór de instelling van het Dept.van Scheepvaart op 1 Maart 1947, werd de HIS benoemd en ontslagen door de GG, ingevolge art.39, lid 1, IS. Deze bevoegdheid was niet door de GG bij de Benoemingsoverdrachtregeling aan een lagere autoriteit overgedragen.

Ingevolge art.22, lid 2, sub *e*, IS jo art.1, sub 6, van de ord. in St 1927 No 133 was de GG terzake van deze benoeming verplicht tot raadpleging van de Raad van Ned.-Indië.

De HIS was regeringsgemachtigde voor scheepvaartaangelegenheden in de Volksraad. De CZM trad niet als zodanig op, niettegenstaande de Dienst van Scheepvaart onder Marine ressorteerde.

Thans is het noodzakelijk, dat KDP de Menteri Perhubungan bijstaat bij de eventuele verdediging in het Parlement van wetsontwerpen van nautisch-technische aard, althans in de secties van dit lichaam bij de voorbehandeling daarvan.

Bij de omzetting van de Dienst van Scheepvaart in het Dept.van Scheepvaart, aan het hoofd waarvan kwam te staan de Directeur van Scheepvaart, later genaamd de Secretaris van Staat, Hoofd van Dept. van Scheepvaart, bleef de benoeming en het ontslag van deze functionaris berusten bij de GG, ingevolge genoemd art.39 IS.

Thans geschiedt de benoeming en het ontslag van KDP door de President, ingevolge art. 86 van de VGRI, jo art. 1, lid 1, sub *a*, van de wet in LN 1952 No 78, waarbij werd vastgesteld de nieuwe benoemingsoverdrachtregeling.

De benoeming geschiedt voor onbepaalde tijd. Vóór zijn ambtsaanvaarding legt KDP in handen van de Menteri Perhubungan de ambtseed af, tenzij dit reeds eerder als ambtenaar is geschied. Eén eed is voldoende.

Eisen om tot het ambt van KDP te kunnen worden benoemd, stelt de wet niet.

Vóór de laatste wereldoorlog kwamen de Hoofdinspecteurs, Hoofd van de Dienst van Scheepvaart, uit de gelederen van de zeeofficieren, een enkele uit het officierscorps van de GM., nadat zij allen verschillende rangen op het Hoofdkantoor van Scheepvaart hadden doorlopen.

Nà deze oorlog zijn tot dit ambt benoemd een hoofdofficier der Koninklijke Marine, vervolgens een 'niet nautisch' man, n.l. een oud-directeur van een scheepvaartmaatschappij. De huidige bekleder van het ambt van Hoofd van de Djawatan Pelajaran is afkomstig uit het officierscorps van de GM, derhalve een 'nautisch man'.

Naar mijn mening dient een nauticus aan het hoofd te staan, aangezien bij een Dienst als de onderhavige, waarbij het nautisch-technisch element zwaarder weegt dan het element 'shipping', de leiding in handen moet zijn van iemand, die zich zelfstandig een oordeel kan vormen en zelfstandig een beslissing kan nemen terzake van de vele vraagstukken van nautisch-technische aard.

Het verschil tussen de voorgestane en gevoerde politiek van de vorige functionaris, de 'shipping man' en de huidige bekleder van het ambt, de nauticus, is dan ook duidelijk aanwijsbaar. De eerste bleef zich reder voelen en zag de Dienst meer als een rederij, terwijl de huidige het accent legt op een goed functionnerend apparaat, hetwelk de verschillende taken ten behoeve van de Overheid heeft te vervullen. Vandaar ook dat na de souvereiniteitsoverdracht de technische outillage van de Dienst aanzienlijk is uitgebreid, zowel wat betreft de aanschaffing van nieuwe schepen, als apparatuur op velerlei gebied (nautisch instituut, hydrografie, nieuwe gasfabriek voor de kustverlichting enz.).

Vóór de instelling van het Dept. van Scheepvaart bestond er een Instructie voor de HIS. Deze richtte zich speciaal tot de HIS, droeg de HIS op de daarin genoemde taken te vervullen.

Thans is zulks niet het geval. Sinds de instelling van het Dept.

van Scheepvaart is er geen instructie voor het departementshoofd en thans niet meer voor het Diensthoofd. Er is nu een opsomming van de aangelegenheden, behorende tot de werkkring van de Dienst, vervat in het besluit van de Menteri Perhubungan van 4 Sept. 1951 No 3212/Ment. Er is geen instructie die zich in het bijzonder tot KDP richt.

Wat is dan de taak van KDP als Diensthoofd? Hij is Hoofd van de Dienst van Scheepvaart, als zodanig is hij benoemd. Dit betekent op het eerste gezicht, dat hij de leiding heeft van de vervulling der taken welke voortvloeien uit de omschreven werkkring van zijn Dienst.

Ik laat hier uiteraard buiten beschouwing de gevallen waarin de wet, b.v. de SO, bevoegdheden toekent en verplichtingen oplegt aan KDP. De daar bedoelde bevoegdheden en verplichtingen zijn duidelijk omschreven.

Nu de taak van KDP als Diensthoofd niet met zovele woorden is aangegeven, hebben wij, om te weten wat hiervan de inhoud is, te zien naar de algemene regels van het staatsrecht omtrent het 'ambt'.

Deze materie is duidelijk behandeld door Prof. Dr J. H. A. Logemann in zijn boek 'Over de theorie van een stellig staatsrecht', in § 20, 23 t/m 28. Enkele punten worden hier vermeld.

Het staatsrecht, zijnde het recht dat betrekking heeft op de staat - gezagsorganisatie - heeft de functie, dat is staatsrechtelijk gesproken het 'ambt', als kernbegrip, als bouwsteen.

In zijn sociale verschijningsvorm is de staat een organisatie, een verband van functies. Met functie is dan bedoeld een omschreven werkkring in het verband van het geheel. Zij heet, met betrekking tot de staat: ambt. De staat is ambtenorganisatie.

In het stellig staatsrecht verschijnt het ambt als persoon. Het is zelfs de voor het staatsrecht typische persoon. Immers, het staatsrecht is niets anders dan het geheel van bijzondere normen, die gelden voor de gedragingen van mensen, die zich van anderen onderscheiden alleen daardoor, dat zij drager zijn van een staatsambt. Omdat zij zulk een ambt bekleden en zolang zij dat doen. Want het voor hen in hun kwaliteit verbindende bijzondere recht wordt niet hun toegerekend, maar aan het ambt.

Staatsrecht is geen bijzonder recht, geldend voor bepaald gequalificeerde mensen, zoals een bijzonder recht kan gelden voor koopvaardij officieren (Raad voor de Scheepvaart), civiele piloten (Raad voor de Luchtvaart), medici (Medische Tuchtraad). Deze handelen, onderworpen aan dat bijzondere recht, op eigen naam. De drager van een staatsambt handelt op naam van zijn ambt. Daarom is het ambt persoon.

Aan het ambt worden plichten opgelegd. Het ambt wordt tot rechtshandelingen bevoegd gemaakt. Plichten en rechten werken door, ongeacht de wisseling der ambtsdragers. De niet herroepbare rechtshandeling bindt de ambtsopvolger, de herroepbare is voor de ambtsopvolger even aantastbaar als voor hem, die haar verrichtte. De door de ene ambtsdrager gestelde voorwaarden worden geldig jegens zijn opvolger vervuld en een tweede opvolger verleent er dispensatie van. De vernietiging van het besluit van de ambtsvoorganger kan voor de opvolger de plicht meebrengen opnieuw te besluiten met inachtneming van de gronden der vernietiging. De continuïteit hecht zich duidelijk aan de voorstelling van het zich identiek blijven van het ambt. Deze identiteit, die handelt omdat op haar naam gehandeld wordt, is persoon.

Het ambt wordt vertegenwoordigd door de ambtsdrager. Dit betekent niet alleen de toerekening van ambtshandelingen, maar ook van psychische elementen, zoals dwaling, kwade trouw, wetenschap.

Logemann zegt verder, dat wanneer het algemene doel der staatsorganisatie vast bepaald is, in casu de omschrijving van de werkkring van de DP, het nastreven daarvan onder wisselende omstandigheden telkens verandering zal brengen in de nodige werkzaamheden. Zowel deze aanpassing als de noodzaak der zelfhandhaving van de organisatie tegen weerstanden van buiten en verval van binnen, vereisen de eigenschap der plasticiteit. Dit geldt uiteraard ook voor de DP.

De functie van leiding omvat voor een niet gering deel het leiden en beheren van deze plasticiteit; op de juiste plaats tot plicht stellen wat voor het doel der organisatie moet worden verricht.

De hooggeleerde schrijver onderscheidt o.a. ambten, wier functie vooral omlijning vindt in hun gezagsverhouding tot andere ambten. Hij brengt hieronder dienstchefs.

Inderdaad is dit ook het geval ten aanzien van het ambt van KDP. Zo bestaat er b.v. een gezagsverhouding tussen KDP en het hoofd van de afdeling kustverlichting en bebakening van zijn Dienst. Deze verhouding geeft omlijning aan één der vele functies die verbonden zijn aan het ambt van KDP.

Logemann noemt plichten van de ambtsdrager:

1e. hij moet er in redelijkheid naar streven de arbeid van het ambt geheel te verrichten;
2e. hij is in redelijkheid gehouden arbeid van goede hoedanigheid te leveren;
3e. hij moet zich in zijn ambtshandelingen laten leiden door de normen - rechtsvoorschriften en rechtsbeginselen - die voor het ambt gelden.

Bovendien zegt Logemann, dat de privé persoonlijkheid van de ambtsdrager niet alleen in beslag genomen wordt door de zorg, die hij aldus aan zijn ambtswerk heeft te wijden. Hij heeft bovendien de plicht, dat hij het verkeersvertrouwen in de richtige vervulling van het ambt niet schokke. Daarom ook eisen aan zijn particulier gedrag, zelfs aan dat van zijn gezin en ook zelfs aan zijn maatschappelijk aanzien.

Verder liggen hier de eisen, te stellen aan de overtuigingen van de ambtsdrager en de mate waarin hij daardoor zijn privé maatschappelijk gedrag laat beheersen. Zijn plicht toch om zich in zijn ambt te doen leiden door de rechtsbeginselen, die het ambt beheersen, heeft als correlaat de plicht om het vertrouwen te funderen, dat hij zulks kan en zal doen. Innerlijke desaffectie moet hem onwillens belemmeren in het vervullen van een plicht die, zoals het naleven van rechtsbeginselen, niet buiten gemoed en geweten omgaat. En zelfs kan de wil om die plicht na te leven aangetast zijn.

Als sluitsteen van deze persoonlijke zijde van de ambtsplicht ligt hier de ambtseed als eed van trouw.

Tegenstuk op deze zijde van de verhouding van ambt en ambtsdrager is het tuchtrecht met als principieel enig delict: plichtsverzuim.

Resumerend dient gezegd te worden, dat het ambt van Hoofd van de Dienst van Scheepvaart van leidinggevende aard is. Bij de vervulling hiervan heeft KDP zich te gedragen naar de hoger vermelde beginselen. Zijn leiding dient zich te richten op en dient te beogen de juiste vervulling van de taken welke voortvloeien uit de omschreven werkkring van zijn Dienst.

Binnen dit raam van zijn leidinggevende taak mag en moet hij bevelen geven aan de hem ondergeschikte ambtenaren, welke behoren tot zijn organisatie.

Wat betreft de bevoegdheden en plichten die de wet met zovele woorden aan KDP toekent en oplegt, kan hij terzake interne instructies geven nopens de wijze waarop de bevoegdheid of de plicht moet worden opgevat en uitgeoefend. Doch hier blijft KDP naar buiten uitsluitend bevoegd, omdat de wet hem de bevoegdheid toekent, tenminste wanneer de wet niet de mogelijkheid opent, dat KDP deze bevoegdheid of plicht overdraagt op een aan hem ondergeschikt ambtenaar en van deze mogelijkheid gebruik heeft gemaakt.[9]

[9] Zie Prof. Dr J. H. A. Logemann, Staatsrecht van Nederlands-Indië, bladz. 29.

In zijn aangehaald boek 'Over de theorie van een stellig staatsrecht' behandelt Logemann in § 34 het ruimtegebied en het personengebied van het ambt.

Onder het eerste verstaat hij een ruimtelijke competentie begrenzing van het ambt. Hierbij valt te denken aan de volkenrechtelijke regel, die de staat verbiedt rechtsmacht uit te oefenen nopens gronden buiten zijn territoir.

Wat het tweede betreft zegt hij, dat bij al die normen, die niet de zaak doch de persoon in het centrum stellen, de aanwijzing van ruimtegebied betekent bepaling van de werking dier normen tot de personen binnen dat gebied. Territoir is dan in wezen de omgrenzing van een personengroep.

De ruimtelijke en personele bepaling van de plichtenkring (bevoegdheidskring) van het ambt kan aanknopen aan de werkkring of aan de rechtsbevoegdheid of aan beide.

Ruimtelijke bepaling van de werkkring is bij vele ambten te vinden in hun ressort of ambtskring.

Ruimtegebied en personengebied zijn geen noodzakelijke bepaling van de werkkring der ambten.

De vraag rijst of de leiding gevende taak van KDP, als hogerbedoeld, gebonden is aan ruimtegebied of aan personengebied.

Deze vraag kan in het algemeen niet bevestigend of ontkennend worden beantwoord. Voor elk terrein waarop deze taak zich uitstrekt, dient zij afzonderlijk te worden beantwoord.

Wanneer b.v. een Landsschip, hetwelk ressorteert onder de DP en bemand is met onverschillig wat voor personen, hydrografische opnemingen verricht buiten de territoriale wateren van Indon., strekt de leiding gevende taak van KDP ten aanzien van deze opnemingen zich ook uit buiten het territoir van Indon. Hier is geen begrenzing van het ruimtegebied en evenmin van het personengebied, aangezien het onverschillig is welke personen op het schip dienst doen.

Doch wanneer deze leiding gevende taak b.v. betrekking heeft, op de havendienst, is zij begrensd tot het territoir van Indon., omdat de werkkring van deze dienst zich niet buiten dit territoir kan uitstrekken. Hier is wel begrenzing van het ruimtegebied en ook van het personengebied, want de leiding gevende taak kan hier slechts betrekking hebben op personen die werkzaam zijn bij de havendienst.

Wat betreft de taken van KDP welke met name in de wet zijn genoemd, dient ook gezegd te worden, dat niet in het algemeen kan worden aangegeven of er beperking is ten aanzien van het ruimtegebied en van het personengebied.

Een voorbeeld van geen beperking op beide gebieden is, wanneer KDP ingevolge de SO dispensatie verleent aan een niet-Indon. staatsburger of aan een niet-Ned. onderdaan om als kapitein dienst te doen op een Indon. schip. Het geven van deze dispensatie is niet gebonden aan een ruimtegebied, want het schip behoeft zich niet binnen het Indon. territoir te bevinden. En evenmin is hier gebondenheid aan het personengebied, want het is onverschillig wie de betrokkene is.

Als voorbeeld van wel beperking op beide gebieden kan dienen het geval dat KDP ingevolge het RB van 6 Sept. 1949 (St No 243) aan een hm 2e klasse bij diens bevordering tot hm 1e klasse een hoger salaris toekent dan normaliter bij een dergelijke bevordering gebruikelijk is. Hier is begrenzing van ruimtegebied, omdat hms slechts werkzaam zijn binnen het Indon. territoir en er is eveneens beperking van personengebied, omdat deze bevoegdheid van KDP slechts betrekking kan hebben op hms.

Dat de inperkende functie van ruimte- en personengebied niet noodzakelijk de gehele werkkring betreft, komt nog scherper uit bij de rechtsbevoegdheid.

Logemann zegt in de genoemde § 34 hieromtrent, dat 'het kan zijn, dat het stellig recht de eis van inachtneming van ruimte- en personengebied verbindt aan alle rechtshandelingen zonder onderscheid van het betrokken ambt. Dan nog rijst de vraag aan welk element der rechtshandeling wordt vastgeknoopt. Een volledige doorvoering der territoriale beperking zou vergen, dat zowel de handeling, als alle betrokken personen als de rechtsgevolgen binnen het territoir of het personengebied vielen. De formele systematiek heeft slechts vast te stellen, dat deze figuur niet noodzakelijk, niet de enige is. Hier is de bontste verscheidenheid mogelijk en inderdaad ook werkelijk. Welke rol ruimtegebied en personengebied in de afbakening der competenties spelen wordt niet door de formele logica bepaald - deze zegt alleen, dat die begrenzing aan één of meer elementen der rechtshandeling moet aanknopen - maar door speciaal-politieke motieven. Niet de starre grens van landkaart en grensverdrag, niet de wettelijke omlijning van onderdaanschap, onderhorigheid is de competentiegrens van staten, openbare lichamen, ambten, maar de bonte combinatie van dit moment met allerlei elementen van werkkring en rechtsbevoegdheid bepaalt haar.'

Wanneer KDP b.v. een contract wil sluiten betreffende de bouw van een Landsschip, dan zijn er sociaal-politieke motieven aanwezig t.a.v. de beslissing waar en door wie het schip zal worden ge-

bouwd. Bouw in het land zelf bevordert de werkgelegenheid, is van speciaal belang. Bouw in het buitenland kan van politiek belang zijn, in verband met allerlei verhoudingen ten opzichte van dat buitenland.

In het vorenstaande is het hoofdambt bij de DP beschouwd in verband met de systematiek van Logemann.

Hetzelfde zou kunnen worden gedaan ten aanzien van de andere ambten bij deze Dienst. Dit zou echter te ver voeren, aangezien de bedoeling van dit geschrift is een beschrijving te geven van de werkkring en van de rechtsbevoegdheid van de DP.

Vandaar dat wordt volstaan met deze beschouwing ten aanzien van het hoofdambt.

## STELLINGEN

1. In tegenstelling met de Constitutie van de RIS, die in art.69, lid 1, bepaalde, dat de President en de Ministers tezamen de Regering vormden, laat de Voorlopige Grondwet van de RI ruimte voor de opvatting, dat zij in sommige gevallen onder Regering verstaat de gezamenlijke Ministers (het Kabinet), in andere gevallen de President en de gezamenlijke Ministers.

2. Een peraturan pemerintah (regeringsverordening) welke niet strekt tot uitvoering van een wet of van een ordonnantie, doch waarbij, hetzij een ordonnantie wordt gewijzigd of ingetrokken, hetzij een voorziening wordt getroffen die bij Presidentiëel Besluit had dienen te geschieden, is in strijd met art.98, lid 1, van de Voorlopige Grondwet van de RI en kan derhalve door de rechter worden weggetoetst.

3. De wet, bedoeld in art.143 van de Voorlopige Grondwet van de RI, zal er rekening mee dienen te houden, dat sedert de souvereiniteitsoverdracht maatregelen zijn getroffen, die niet in overeenstemming zijn met de bevoegdheidstoewijzing, welke deze wet tot stand brengt. Dienaangaande zullen speciale voorzieningen nodig zijn.

4. In art.88 van de Voorlopige Grondwet van de RI had moeten zijn aangegeven welke onderwerpen betreffende het verkeer te water bij wet dienen te worden vastgesteld, terwijl niet had moeten zijn volstaan met te bepalen, dat zulks betreft de fundamentele regelingen, waaronder blijkens de toelichting wordt verstaan de hoofdzaken.

5. Indien een wettelijke regeling of een administratief voorschrift wordt ingetrokken en wordt vervangen door een nieuwe regeling of door een nieuw voorschrift, is het een eis van rechtszekerheid dat de ingetrokken bepalingen met name worden genoemd en niet slechts wordt bepaald, dat alle met de nieuwe regeling of met het nieuwe voorschrift strijdige bepalingen worden ingetrokken.

6. Zolang de in art.8, lid 1, van de Overgangsovereenkomst behorende bij het Charter van Souvereiniteitsoverdracht, bedoelde regelingen en voorschriften niet zodanig ingrijpend zijn gewijzigd, dat hun principes zijn aangetast, blijven de leden 2 en 3 vandit art. daarop van toepassing.

7. Indien op grond van art.1 van de 'Regeling op den staat van oorlog en van beleg' (St 1939 No 582) een gedeelte van Indonesië

in staat van oorlog of in staat van beleg wordt verklaard, omvat deze verklaring tevens de tot dit gedeelte behorende territoriale wateren. In verband hiermede is het Presidentiëel Besluit van 30 Juli 1952 No 176, waarbij ingaande deze datum alle territoriale wateren van Indonesië in staat van oorlog werden verklaard, formeel overbodig ten aanzien van de territoriale wateren behorende tot die gedeelten van Indonesië waar de staat van oorlog op dat tijdstip reeds gold.

8. Met inachtneming van het bepaalde in de artt.4, 5, lid 1, sub 1e, en 7 van het Wetboek van Strafrecht voor Indonesië, vallen feiten, begaan, hetzij door Indonesische staatsburgers, hetzij door anderen, op de sero's staande aan de kust van Indonesië in de vrije zee, niet onder de werking van genoemd wetboek. Ter opheffing van het gevaar, hetwelk deze feiten kunnen opleveren voor inbreuk op de rechtsorde binnen het Indonesisch territoir, is het gewenst hen onder genoemde werking te doen vallen, waartoe nodig is een voorziening in de 'Territoriale zee en maritieme kringenordonnantie 1939' (St No 442).

9. In verband met de waardevermindering van de Rupiah ten opzichte van de voormalige Ned.-Ind. gulden, dienen de maxima der geldboeten, welke in de wettelijke strafbepalingen zijn bedreigd, bij wet met een bepaald percentage te worden verhoogd.

10. In art.1, lid 1, sub b, van het 'Reglement op het houden van de registers van den burgerlijken stand voor enige groepen van de niet tot de onderhorigen van een Zelfbestuur behorende Indonesische bevolking van Java en Madura', (St 1920 No 751 Jo 1927 No 564) dient 'burgerlijke landsdienaren' te worden gewijzigd in 'burgerlijke ambtenaren'.

HOOFDSTUK 4

# DE LANDS SCHEEPVAARTDIENST

*b.* Mengurus dinas kapal-kapal negeri.

*Vertaling:*

Het beheer over de dienst der Landsvaartuigen.

Tevoren was dit punt gesplitst in de Gouvernements Marine en in de gewestelijke vaartuigen. Aangezien t.a.v. beide instellingen een afzonderlijk complex wettelijke bepalingen en administratieve voorschriften bestaat, worden zij in afzonderlijke hoofdstukken (4 en 5) behandeld.

## De Gouvernements Marine

Ook hier mag een kleine blik in het verleden niet ontbreken.

Bij besluit van de GG Baron van der Capellen van 11 Oct. 1821 No 2 (St No 37) werd bepaald, dat een aantal snelle, gewapende Inlandse vaartuigen langs de kusten van Java zullen worden gestationneerd, tot beter tegengang der zeeroverij.

Uit een historisch oogpunt is de considerans van dit besluit interessant. Deze geeft een kijk op de toen heersende toestand t.a.v. de bestrijding van de zeeroverij.

In art. 1 van genoemd besluit is o.m. bepaald, dat 'tot beteren tegengang van de meer en meer toenemende zeeroverij, langs de kusten van het eiland Java worden gestationneerd een aantal snelle, gewapende, Inlandse vaartuigen, met Inlanders bemand, en geplaatst onder het onmiddellijk toezicht en gezag der respective Residenten.

Het getal dier kruisprauwen zal zijn als volgt:

| | | |
|---|---|---|
| Voor de residentie | Bantam | 3 |
| | Batavia | 2 |
| | Krawang | 3 |
| | Cheribon | 1 |
| | Tagal | 2 |
| | Pekalongan | 2 |
| | Samarang | 2 |
| | Japara en Joana | 3 |
| | Rembang | 3 |
| | Grissée | 3 |
| | Madura en Sumanap | 2 |
| | Passarouang | 2 |

| | |
|---|---|
| Bezoeki | 4 |
| Banjoewangi | 2 |
| of te zamen | 34 .' |

Verder dat 'deze kruisprauwen van Landswege zullen worden voorzien van de navolgende wapenen:

Een 3 of 4 ponds kanon.
Vier of meer draaibassen.
Zes geweren.
Zes pieken.

En voorts, voor elke man, die aan boord is, een Klewang of Inlands zijdgeweer, en een Assagaai of werpspies.

De kruisprauwen zullen worden bemand, elk met een Inlands hoofd, een Joeroemoedi, en twee en twintig Inlandse zeevarenden.'

De prauwen 'zullen zich zorgvuldiglijk van het kwellen der vreedzame handelaren onthouden, en hun integendeel alle hulp en bijstand verleenen, sub poene van strengelijk te zullen worden gestraft. Ten einde met meer gemak alle overtredingen, welke daaromtrent mogten begaan worden, te kunnen ontdekken, zullen dezelve de ondergenoemde vaste nommers bekomen, welke ter grootte van tenminste twee voet, met zwarte verf in het zeil en op een zigtbaar gedeelte van het vaartuig, zullen worden geplaatst.'

In art.5 werd aan het slot bepaald, 'dat, voor zoo veel de plaatselijke omstandigheden zulks gedoogen, in alle buiten-bezittingen, waar kleine vaartuigen tot beveiliging der kusten benoodigd zijn, inrichtingen, gelijk aan die der Javasche kruisprauwen tot stand gebracht, of de reeds bestaande verder tot volkomenheid gebracht zullen worden, en mitsdien de onderscheidene Gouverneurs en Residenten der etablissementen aan te schrijven, om ten spoedigste te dienen van derzelver volledige consideratiën en advijs over de geschikste wijze om daartoe te geraken.'

Dit besluit van 1821 vormt de grondslag van de latereGM.

De kruisprauwen werden vervangen door kruisboten,waaraan in 1832 en verdere jaren schoeners werden toegevoegd. Zij vormden de 'Civiele schoeners en kruisboten'.

In 1842 werd bij GB van 23 Juni No 2 (St No 27) bepaald, dat de gebruikelijke benaming van civiele schoeners en kruisboten, met 1 Juli a.s. in alle officiële bescheiden zal moeten worden vervangen door de benaming van 'Gouvernements schoeners en kruisboten'.

Bij GB van 22 April 1849 No 9 (St No 20) werden de diensten, welke door de Gouvernements schoeners en kruisboten behoorden te

worden verricht, nader vastgesteld en onderscheiden in militaire en burgerlijke diensten.

Ten aanzien van de militaire diensten konden de vaartuigen gebruikt worden ter bestrijding van zeeroof, voor bewaking van min beduidende posten, voor verlening van convooi tegen zeerovers en voor het verstrekken van hulp aan de plaatselijke politie en recherche langs het strand of in de nabijheid daarvan en op de rede. Voor meer belangrijke militaire diensten, zoals expeditiën tegen een vijand of oproerige volken en voor bewaking van belangrijke posten, mochten de vaartuigen niet worden gebezigd dan verenigd met, en ondergeschikt aan een oorlogsschip, dan wel nadat de équipage met enige manschappen van de land- of zeemacht zou zijn versterkt.

Onder de burgerlijke diensten, door de Gouvernements schoeners te verrichten, konden worden begrepen al de zodanige, welke door dergelijke vaartuigen ten behoeve van den Lande konden geschieden, wanneer die slechts niet verhinderden om desgevorderd, van het geschut gebruik te maken. Ten aanzien van de kruisboten dienden deze diensten zich te bepalen tot wering van de sluikhandel, overbrenging van goud, zilver of papieren geld (een en ander ten dienste van den Lande) en voorts tot hulp van vaartuigen of zeelieden die in gevaar verkeerden dan wel om andere reden hulp behoefden. De schoeners en de kruisboten moesten bij vervoer van geld van een gewapend escorte zijn voorzien.

Dit besluit van 1849 was aanleiding voor de bijnaam die deze Gouvernements instelling kreeg, n.l. 'Setengah Kompenie', hetgeen betekent: 'Halve Marine'. Zij was geen 'echte', geen 'hele' Marine, maar toch wel een 'halve', een 'setengah'.

Vervolgens zien wij dat bij GB van 22 Aug. 1861 No 32(St No 75)[10] de benaming van Gouvernements Schoeners en Kruisbooten werd vervangen door die van Gouvernements Marine, terwijl de chef van deze dienst de titel kreeg van Chef der Gouvernements Marine.[11]

[10] Op bladz. 97 van 'Ons Zeewezen', 29e jaarg. 1930, vermeldt W. Steffens in zijn interessant artikel 'Korte Geschiedenis van de Gouvernements Marine in Ned.-Indië' ten onrechte, dat hier sprake is van het GB in St 1862 No 27.
C. Hokke, haalt in zijn boek 'Opkomst en Ondergang van onze Gouvernements Marine', op bladz. 16 eveneens dit onjuiste Staatsblad aan. Hij heeft dit blijkbaar van Steffens overgenomen.

[11] In de practijk werd hij doorgaans, ook in officiële stukken, genoemd Inspecteur over de Gouvernements Marine.

Deze nieuwe naam van GM was een overkoepelende benaming, want namen van onderdelen bleven bestaan. Dit blijkt uit het GB van 25 Febr. 1868 No 4 (St No 34), waarbij werd bepaald, dat de kruisbooten der Gouvernements Marine voortaan de benaming zouden dragen van: 'gewapende booten en adviesbooten', de eersten met een bemanning van een gezaghebber, 1 mandoer, 4 roergangers en 10 matrozen, de laatsten met een gezagvoerder, 3 roergangers en 7 matrozen.

Zoals in Hfdst. 2 van dit geschrift reeds is vermeld, werden bij GB in St 1897 No 306 de functiën van Inspecteur over de Gouvernements Marine gebracht bij een nieuwe functionaris, de Inspecteur over de Gouvernements Marine, de bebakening, de kustverlichting en het loodswezen in Ned.-Indië.

In 1905 werd, zoals reeds vermeld, het ambt van Hoofdinspecteur van scheepvaart ingesteld, waaronder de GM rechtstreeks kwam te ressorteren.

Bij KB van 14 Sept. 1911 No 41 (St No 607) had overbrenging naar de GM plaats van het, op de tot de dienst der bestrijding van de opium sluikhandel ter zee behorende vaartuigen dienstdoende, Europese personeel. Voorzieningen terzake werden getroffen bij het GB van 13 Dec. 1911 No 43 (St No 653).

De naam Gouvernements Marine bleef ongewijzigd tot 1949. In verband met de instelling van de Voorlopige Federale Regering werd bij de ord. in St 1949 No 202 bepaald, dat overal waar in Kon. Besluiten, ordonnanties, regeringsverordeningen, besluiten en administratieve regelingen of beschikkingen sprake is van 'Gouvernements Marine', daarvoor wordt gelezen 'Federale Schependienst'.

Deze laatste benaming werd na de souvereiniteitsoverdracht niet gewijzigd, doch vertaald met 'Dinas Kapal-kapal Serikat'.

Vervolgens had na de totstandkoming van de eenheidsstaat wederom een naamswijziging plaats. Volgens Bekendmaking van de Minister van Verbindingen, Energie en Openbare Werken van 30 Aug. 1950 No Hkr. 4/14/118 moet instede van 'Federale Schependienst' worden gelezen 'Dinas Pelajaran Negara'.

Ook hier is het standpunt gehuldigd, dat deze nieuwe naam betekent een vertaling van de oude naam in de bahasa Indonesia, waardoor geen voorziening bij hoogste product van wetgeving nodig was, in de zin van genoemde ord. in St 1949 No 202.

Juister was geweest indien de vertaling had geluid: 'Dinas Kapal-kapal Negara', hetgeen betekent Lands Schependienst.

De betekenis van Dinas Pelajaran Negara is Lands Scheepvaartdienst. Deze laatste benaming kan verwarrend werken in verband met de omstandigheid, dat de Dienst waaronder hij ressorteert de naam draagt van Djawatan Pelajaran.

De Dinas Pelajaran Negara maakt derhalve een deel uit van de Djawatan Pelajaran.

Djawatan en Dinas betekenen beide 'dienst.'. Dinas is een verbastering van het Nederlandse woord dienst. Doch men heeft aan Djawatan de betekenis toegekend van Dienst, zijnde een zelfstandig onderdeel van een ministerie (zoals de Dienst van Scheepvaart, Dienst der Staatsspoorwegen, Dienst van het Boswezen, enz.).

Dienst wordt in deze betekenis met een hoofdletter geschreven. Dinas daarentegen is lager dan Djawatan, ressorteert onder een Djawatan of onder een Afdeling van een Ministerie, zoals Lands-Scheepvaartdienst, Haven- en Loodsdienst, Hydrografische dienst.

Men duidt dienst (met een kleine letter) ook wel aan met Pedjabatan. Dit is een beter Indonesisch woord voor het niet van Indonesische origine zijnde woord 'dinas'.

Het hogergenoemde GB in St 1849 No 20 vormt de basis voor de taak van de Dinas Pelajaran Negara. Daarin is sprake van militaire diensten en van burgerlijke diensten. Doch uit de omschrijving van deze militaire diensten blijkt, dat hier zijn bedoeld militaire diensten in engere zin, d.w.z. geen diensten ten aanzien van een buitenlandse vijand.

De taak van de GM werd later binnen het kader van het GB in St 1849 No 20 door de practijk nader aangeduid als volgt:

1e. vervoer van ambtenaren en militairen, zomede van 's Lands goederen en geld;

2e. de diensten welke zich in verband met een goed en krachtig bestuur kunnen voordoen en welke bepaaldelijk moeten dan wel op de beste en minst kostbare wijze kunnen worden verricht door schepen der GM;

3e. verlening van assistentie bij het toezicht op en onderhoud der bebakening en kustverlichting en bij het technisch toezicht op de gewestelijke vaartuigen;

4e. politie toezicht in de territoriale wateren.[12]

De mogelijkheid dat de GM militaire diensten kon verrichten in tijd van oorlog of oorlogsgevaar, werd geschapen bij het KB van 7 Maart 1929 (Ned.St No 71 en St No 110). Daarin werd in art.1 bepaald, dat de GM in Ned.-Indië in tijd van oorlog of oorlogsgevaar, zomede in andere buitengewone omstandigheden, ter beoordeling van de GG bestemd is voor het verrichten van militaire diensten.

[12] Vergelijk 'Kort Overzicht van den groei van den Dienst van Scheepvaart'. Nota van 18 April 1932 van de toenmalige Hoofdinspecteur van Scheepvaart A.J.W. van Anrooy, voor de Ind. Regering; bladz. 9. Verder Regerings Almanak voor Ned.-Indië 1942, deel 1, bladz. 463.

Ter uitvoering van dit KB kwamen bij reg.ver. in St 1930 No 364, tot stand de 'Voorschriften betreffende de militairisatie der Gouvernements Marine in Ned.-Indië'. Deze verord. werd gewijzigd en aangevuld bij de verordeningen in St 1934 No 8, 1937 No 194 en 1941 Nos 14, 331, en 446.

De GG maakte van genoemde bevoegdheid gebruik door het personeel en het materieel der GM met ingang van 2 Sept. 1939 te militairiseren.

Gaan wij thans na welke wettelijke bepalingen bestaan t.a.v. de hogergenoemde vier taken van de Dinas Pelajaran Negara, dan blijkt het volgende:

1. Bij GB van 2 April 1928 No 16 (Bijblad No 11622) werd vastgesteld het 'Reglement betreffende den overvoer van Gouvernements passagiers met schepen der Koninklijke Marine, de schepen der Gouvernements Marine en de Schepen voor de Bebakening en Kustverlichting', aan te duiden als 'Scheepsvoedingsreglement'. Het werd gewijzigd bij de GBen van 7 Maart 1930 No 28 (Bijblad No 12278), 25 Jan. 1932 No 16 (Bijblad No 12751), 3 Febr. 1932 No12 (Bijblad No 12754), 12 Febr. 1932 No 11 (Bijblad No 12757), 20 Jan. 1934 No 1[13] (Bijblad No 13512), 2 Aug. 1934 No 21 (Bijblad No 13305), 31 Juli 1935 No 24 (Bijblad No 13512) en 29 Sept. 1936 No 21 (Bijblad No 13710).

Na de oorlog zijn de bepalingen van dit reglement, in verband met de gewijzigde omstandigheden, niet nageleefd en in de practijk vervangen door voorschriften afkomstig van de HIS, DIS en SSCH. Thans wordt terzake gevolgd de 'Regeling betreffende voeding, vervangende de sedert 1 Jan. 1949 terzake vastgestelde regelen', vastgesteld bij besluit KDP van 18 Febr. 1952 No Perl. 1A/9/104. Hierin is geregeld de voeding van de opvarenden der schepen van de DPN, van het personeel van de haven- en loodsdienst op zeegaande schepen en van de lichtwachters. Tevens zijn hierin opgenomen voorschriften betreffende de voeding van de passagiers der schepen van de DPN.

In 1947 werden door de DIS tarieven vastgesteld voor het vervoer van Landsgoederen en Landspassagiers met schepen welke onder zijn departement ressorteerden. Deze tarieven worden thans niet meer toegepast. Het vervoer van deze goederen en passagiers geschiedt kosteloos, d.w.z. de DP brengt de verschillende takken van dienst hiervoor geen vergoeding in rekening.

2. Betreffende deze taak bestaan geen wettelijke bepalingen. De

[13] Deel I van de Regerings Almanak voor Ned.-Indië, uitgave 1942, vermeldt op bladz. 465, regel 11 van boven, ten onrechte 20 Jan. 1933 No 1.

uitvoering hiervan geschiedt op last van KDP, nadat een daartoe strekkend verzoek is gedaan door de betrokken autoriteit. Om een voorbeeld te noemen: een inspecteur van het Ministerie van Gezondheid wenst een inspectiereis te maken naar verschillende eilanden, gelegen voor de westkust van Sumatra. Hij doet aan KDP het verzoek daartoe een schip beschikbaar te stellen. KDP willigt dit verzoek in en geeft opdracht aan een schip de door de inspecteur uitgestippelde reis te maken.

De tak van dienst ten behoeve waarvan het schip ter beschikking wordt gesteld, betaalt hiervoor aan de DP. Ten aanzien hiervan zijn door KDP verschillende tarieven vastgesteld.

De DP stelt zijn schepen ter beschikking in tijd-charter en in reis-charter. Ook komt bare-boat charter van kleine schepen wel voor.

3. Ook ten aanzien van deze taak zijn er geen wettelijke bepalingen, doch wel tal van administratieve regelingen en beschikkingen, dewelke vóór de instelling van het Depart.van Scheepvaart zijn uitgegaan van de HIS of van de CZM en nadien van de DIS. Thans emaneren zij van KDP.

4. Deze vierde taak, het politietoezicht in de territoriale wateren, is een hoogst belangrijke.

In tal van wettelijke bepalingen wordt de bevoegdheid tot het opsporen van strafbare feiten toegekend aan de gezaghebbers en de andere officieren van de DPN, n.l. in:

*a*. art.13 van de 'Territoriale zee en maritieme kringen-ordonnantie-1939' (St No 442, gewijzigd bij de VMG No 156 DvO/8A-3, opgenomen in de JC van 10 Febr.1942 No 12a, zomede bij de ord. in St 1949 No 113). Hier zijn o.m. bevoegd verklaard de gezaghebbers van de schepen van de DPN; de onder hun bevelen gestelde personen, die daartoe door hen van een opdracht zijn voorzien; de officieren van de DPN belast met het bevel over een gewestelijk vaartuig en verder de door de CZM(thans Kepala Staf ALRI) aan te wijzen personen.

De CZM had op grond hiervan bij zijn beschikking van 4 Oct. 1939 No S 119/5/1 o.m. aangewezen de officieren der GM. Deze aanwijzing werd bij besluit van Kepala Staf ALRI van 14 Febr. 1950 No 19/Va/Ksal/50 (BN 1950 No 8), 24 Mei 1951 No A 23/1/1 (BN 1951 No 44) en 30 Oct.1952 No A 20/2/23 (BN 1952 No 91) gewijzigd, doch de genoemde officieren behielden hun bevoegdheid.

Deze bevoegdheid ex art.13 omvat ingevolge art.14 niet alleen de opsporing van de bij of krachtens de 'Kringen-ord.

1939 strafbaar gestelde feiten, doch tevens de overtredingen van de verbodsbepalingen betreffende invoer, uitvoer en vervoer over zee en van de strafbare feiten omschreven in de artt. 167 en 168, voorzover deze beide artt. betrekking hebben op het wederrechtelijk binnendringen van loodsstation schepen, lichtschepen en kustlicht instellingen, 196 t/m 199, 324 t/m 326, 438 t/m 443, 447 t/m 451, 473, 474 en 564 t/m 566 van het WvS.

Deze delicten zijn:

art. 196: het opzettelijk een voor de veiligheid der scheepvaart gesteld teken vernielen, beschadigen, wegnemen of verplaatsen, zijn werking verijdelen of een verkeerd teken stellen.

art. 197: het door schuld vernielen, beschadigen, wegnemen of verplaatsen van een dergelijk teken of verijdeling zijner werking of het stellen van een verkeerd teken.

art. 198: het opzettelijk en wederrechtelijk doen zinken stranden, vernielen, onbruikbaar maken of beschadigen van enig vaartuig.

art. 199: het door schuld zinken, stranden, vernielen, onbruikbaar maken of beschadigen van enig vaartuig.

art. 324: slavenhandel.

art. 325: het als schipper dienst nemen of dienst doen op een vaartuig, dat bestemd is of gebruikt wordt voor slavenhandel.

art. 326: het als schepeling dienst nemen op een dergelijk vaartuig.

art. 438: zeeroof.

art. 439: kustroof.

art. 440: strandroof.

art. 441: rivierroof.

art. 442: het als bevelhebber of aanvoerder dienst nemen of dienst doen op een vaartuig, bestemd om gebruikt te worden dan wel gebruikt wordt voor kustroof, strandroof of rivierroof.

art. 443: het als schepeling dienst nemen of dienst doen op een vaartuig bestemd om gebruikt te worden dan wel gebruikt wordt voor kustroof, strandroof, of rivierroof, dan wel op zodanig vaartuig vrijwillig in dienst blijven na met de bovenbedoelde bestemming van het vaartuig bekend te zijn geworden.

art. 447: een Ned. of Indon vaartuig opzettelijk in de macht van zeerovers, kustrovers, strandrovers of rivier-rovers brengen.

art. 448: het als opvarende van een Ned. of Indon. schip zich wederrechtelijk van het schip meester maken.

art. 449: het als schipper van een Ned. of Indon. schip het schip aan de eigenaar of de rederij onttrekken en ten eigen bate gebruiken.

art. 450: het als Indon. onderdaan zonder vergunning van de Indon. Regering een kaperbrief aannemen, of als schipper dienst nemen of dienst doen op een vaar-tuig, wetende dat het zonder vergunning van de In-don. Regering voor de kaapvaart bestemd is.

art. 451: het als Indon. onderdaan als schepeling dienst nemen op een vaartuig, wetende dat het zonder vergunning van de Indon. Regering voor de kaapvaart bestemd is of gebruikt wordt, of vrijwillig in dienst blijft na die bestemming of dat gebruik te hebben vernomen.

art. 473: het als schipper voeren van de Indon. vlag wetende daartoe niet gerechtigd te zijn.

art. 474: het als schipper door opzettelijk voeren van enig onderscheidingsteken aan diens vaartuig de schijn geven alsof het een Indon. oorlogsvaartuig is, een vaar-tuig van de DPN of een loodsvaartuig in de Indon. wateren of zeegaten dienst doende.

art. 564: het als schipper of schepeling niet in acht nemen van de wettelijke voorschriften vastgesteld tot voorkoming van aanvaring of aandrijving.

art. 565: het zonder daartoe gerechtigd zijn, gebruik maken, zij het ook met een geringe afwijking, van een on-derscheidingsteken, waarvan het gebruik krachtens wettelijk voorschrift uitsluitend aan hospitaal-schepen, aan sloepen van zodanige schepen of aan kleine vaartuigen voor de hospitaaldienst bestemd, is toegekend.

art. 566: het als schipper van een Indon. vaartuig niet vol-doen aan de verplichtingen, hem opgelegd in lid 2 van art. 358a van het WvK (hulp verlenen aan perso-nen die in gevaar verkeren, in het bijzonder bij een aanvaring).

Uit het bovenvermelde blijkt, dat deze opsporingsbevoegd-heden veelomvattend zijn.

*b*. art. 1, sub b, van de ord., in St. 1922 No 331, houdende maatregelen tot wering van de sluikhandel in en het gebruik van opium, cocaïne, eucaïne en andere soortgelijke stoffen, alsmede van gereedschappen bestemd voor het toedienen van onderhuidse inspuitingen met morphine en andere verdovende middelen. Hier zijn bevoegd verklaard de gezaghebbers van de schepen van de DPN, zomede de onder hun bevelen gestelde personen, die daartoe door hen van een opdracht zijn voorzien.

*c*. art. 17 van de 'Zeebrieven- en Scheepspassenordonnantie-1935' (St No 492). Hier zijn bevoegd verklaard de gezaghebbers en officieren van de DPN.

*d*. art. 4 van de VMG van 23 Aug. 1940 No 39/DvO/VIIA - 3 (JC 1940 No 69b), houdende verbodsbepalingen t.a.v. aanwijzingen voor luchtvaartuigen en zeeschepen. Hier zijn bevoegd verklaard de gezaghebbers van de DPN en de officieren van deze dienst, die belast zijn met het bevel van een gewestelijk vaartuig.

*e*. art. 3 van de VMG van 4 Febr. 1941 No 59/DvO/GS III - 15 (JC 1941 No 11a), houdende verbod boven Indon. rechtsgebied te vliegen. Hier zijn bevoegd verklaard de bij of krachtens art. 13 van de'Kringen-ord. 1939' genoemde of aangewezen personen.

*f*. art. 5 van de VMG van 4 Febr. 1941 No 60/DvO/GS III - 2 (JC 1941 No 11a), houdende verbodsbepalingen betreffende het geven van lichtsignalen om aanwijzingen te geven of berichten over te brengen. Hier zijn eveneens bevoegd verklaard de bij of krachtens art. 13 van de 'Kringen-ord. 1939' genoemde of aangewezen personen.

*g*. art. 35 van het 'Aanvaringsreglement' (St 1914 No 225). Hier zijn bevoegd verklaard de gezagvoerders der schepen en vaartuigen onder de DP ressorterende.

*h*. art. 4 van het 'Binnenaanvaringsreglement' (St 1914 No 226). Hier zijn eveneens bevoegd verklaard de gezagvoerders der schepen, onder de DP ressorterende.

*i*. art. 14 van de 'Vuurwapenuitvoeringsvoorschriften (in-, uit- en doorvoer en lossing) 1939' (St No 279). Hier zijn met de opsporing van strafbare feiten belast de personen, genoemd in art. 8 van de'Territoriale zee en maritieme kringen-ordonnantie' (St 1935 No 497). Deze laatste ord. is echter vervangen door de 'Territoriale zee en maritieme kringen-ordonnantie 1939'.

Uitvoeringsvoorschriften zijn opgenomen in Bijblad No 14215.

Bedoeld art. 8 bepaalde o.a., dat bevoegd waren de gezagheb-

bers van de schepen der GM en de onder de bevelen van hen gestelde personen, die daartoe door hen van een opdracht zijn voorzien.

In art. III van de ord. in St 1939 No 442, is bepaald, dat overal waar in wettelijke bepalingen en administratieve voorschriften, welke in werking zijn op het ogenblik van het in werking treden van de 'Territoriale zee en maritieme kringen-ordonnantie-1939' naar een der artikelen 1 en 8 t/m 14 van de 'Territoriale zee en maritieme kringen-ordonnantie' (St 1935 No 497) wordt verwezen, wordt daarvoor gelezen het overeenkomstige artikel van de 'Territoriale zee en maritieme kringen-ordonnantie-1939'.

Art. 13 van de nieuwe ord. komt overeen met art. 8 van de oude.

Vermeld wordt nog, dat ter uitvoering van art. 14 van de 'Kringen-ord.' tot stand kwam de reg. ver. in St 1935 No 525 dewelke een en ander omtrent de wijze van onderzoek van schepen regelt. Deze verord. bleef van kracht na vervanging van laatstgenoemde ord. door de 'Kringen-ord. 1939'.

*j*. art. 17, lid 1, van de 'Vuurwapenregeling (bezit, handel en vervoer) 1936' (St 1937 No 170). In genoemd artikellid van deze ord. is bepaald, dat met het opsporen van de bij of krachtens deze regeling strafbaar gestelde feiten zijn belast de bij en krachtens art. 6 van de 'Vuurwapenregeling (in-, uit-, doorvoer en lossing) 1936' aangewezen ambtenaren. Art. 14 van de 'Vuurwapen-uitvoeringsvoorschriften (in-, uit- en doorvoer en lossing) 1939' dient ter uitvoering van art. 6, lid 1, van de 'Vuurwapenregeling (in-, uit-, doorvoer en lossing) 1936'. Verdere uitvoeringsvoorschriften zijn opgenomen in Bijblad No 14215.

*k*. art. 17, lid 1, van de 'Kustvisserij ordonnantie' (St 1927 No 144). Hier zijn bevoegd verklaard de personen genoemd in art. 13 van de 'Kringen-ord. 1939'. Toelichting op deze ord. in Bijblad Nos 11416 en 11489.

*l*. art. 11, lid 1, van de ord. betreffende de parel- en sponsenvisserij (St 1916 No 157). Hier zijn eveneens bevoegd verklaard de personen genoemd in art. 13 van de 'Kringen-ord. 1939'. Instructie voor de opsporingsambtenaren in Bijblad No 6298.

*m*. art. 9, lid 1, van de ord. betreffende de walvisjacht (St 1927 No 145). Ook hier zijn bevoegd verklaard de personen genoemd in art. 13 van de 'Kringen-ord. 1939'.

n. art. 1 van de reg. ver. in St 1939 No 564, houdende voorzieningen ter uitvoering van de 'Wet behoud scheepsruimte 1939' en de 'Zeeschepenvorderingswet 1939'. Hierbij zijn als ambtenaren, die binnen het rechtsgebied van Indonesië belast zijn met de opsporing van de bij de 'Wet behoud scheepsruimte 1939' en de 'Zeeschepenvorderingswet 1939' strafbaar gestelde feiten o.m. aangewezen de gezaghebbers van de schepen van de DPN, de officieren van deze dienst, belast met het bevel over een gewestelijk vaartuig, benevens de onder de bevelen van deze gezaghebbers gestelde personen, die daartoe door hen van een opdracht zijn voorzien.[14]

[14]Beide genoemde wetten belasten, resp. in art. 7, lid 1, sub f, en in art. 12, lid 1, sub f, met het opsporen van de door hen strafbaar gestelde feiten: de ambtenaren in de overzeese gebiedsdelen, die daartoe door de overzeese overheden worden aangewezen. Deze aanwijzing had plaats bij de genoemde reg. ver. in St 1939 No 564.
Deze opdracht van de Ned. wetgever aan de Indon. overheid was vóór de souvereiniteitsoverdracht toelaatbaar, in verband met de ondergeschiktheid in staatsrechtelijke zin van Indon. aan Ned..
Deze aanwijzing van opsporingsambtenaren in Indon. is thans na de souvereiniteitsoverdracht krachteloos, in verband met het bepaalde in art. 8, lid 1, van de Overgangsovereenkomst behorende bij de RTC bepalingen. Immers, het is onverenigbaar met de souvereiniteit van Indon. dat deze Staat in opdracht van een wet van een andere Staat, ambtenaren aanwijst die zijn belast met de opsporing van feiten welke strafbaar zijn gesteld in wetten van laatstbedoelde Staat.
De medewerking van Indon. aan de uitvoering van bedoelde Ned. wetten kan thans alleen bij verdrag tussen beide landen worden geregeld.
Opgemerkt wordt, dat bij de ord. in St 1939 No 561, met toepassing van art. 93 IS (dit is een z.g.n. noodordonnantie), onder nadere bekrachtiging van de wet, werd bepaald, dat de Zeeschepenvorderingswet 1939 niet van toepassing is t.a.v. Ned. zeeschepen, welke zich bevinden tussen de 93e en 143e graad oosterlengte, de 8e graad noorderbreedte en de 12e graad zuiderbreedte. Dit zijn de grenzen waarbinnen het rechtsgebied van Ned.-Indië lag.
Bekrachtiging bij Ned. wet van deze ord. heeft niet plaats gehad. Ingevolge het bepaalde in art. 94 IS behield deze ord. echter haar kracht. Zij is niet ingetrokken.
Deze ord. brengt een wijziging in de Zeeschepenvorderingswet 1939. In normale omstandigheden had deze wijziging moeten plaats hebben bij Ned. wet, doch de in Sept. 1939 aanwezige dringende omstandigheden eisten een 'abnormale' wijzigingsprocedure, d.w.z. niet bij Ned. wet, doch bij ord..
De vraag is thans of deze ord. na de souvereiniteitsoverdracht nog

van kracht is. M.i. moet deze ontkennend worden beantwoord, aangezien zij onverenigbaar is met deze overdracht. Immers, het zou tekort doen aan de souvereiniteit van Ned., wanneer deze Staat, op grond van een buitenlands (Indon.) voorschrift, zijn eigen schepen in een bepaald deel van de wereld niet zou kunnen vorderen.
In verband hiermede wordt gewezen op art.12 van de Overeenkomst ter uitvoering van de artt.2 en 21 van het Uniestatuut. Hierin is bepaald, dat, tenzij de deelgenoten anders overeenkomen, indien één der deelgenoten bij een oorlog is of dreigt te worden betrokken, kunnen koopvaardijschepen en burgerluchtvaartuigen onder de vlag van een deelgenoot alleen door deze en niet door de andere deelgenoot worden gevorderd of gemilitairiseerd, onverschillig waar zij zich bevinden. Daarbij zal echter de ene deelgenoot overleg plegen met de andere, indien het koopvaardijschip of het burgerluchtvaartuig zich in diens rechtsgebied bevindt.
In aansluiting hierop wordt vermeld art.18 van het Uniestatuut, bepalende, dat in geval van tegenstrijdigheid tussen bepalingen van het recht van de deelgenoten en van publiekrechtelijke lichamen binnen hun rechtsgebied enerzijds, en bepalingen van het Uniestatuut, enige overeenkomst tussen de deelgenoten of enige gemeenschappelijke regeling anderzijds, zal de laatstgenoemde categorie van bepalingen de voorrang hebben.
Hieraan vastknopende nog het volgende. Gesteld, dat door de Indon. Regering zou worden aangenomen, dat de ord. in St 1939 No 561 niet in strijd is met de souvereiniteit van Ned., dan betekent zulks dat Ned. zijn schepen, welke zich bevinden in het gebied begrensd door de 93e en 143e graad oosterlengte, de 8e graad noorderbreedte en de 12e graad zuiderbreedte (minus het territoir van Ned. Nieuw-Guinea) niet zou kunnen vorderen, m.a.w. niet uit dit gebied zou kunnen wegtrekken.
Indien Ned. terzake een andere opvatting zou huldigen, n.l. dat deze ord. wel in strijd is met de souvereiniteit van Ned., m.a.w. dat zij krachteloos is, dan is er tegenstrijdigheid tussen bepalingen van het recht van de deelgenoten.
In dit geval werkt het genoemde art.18 van het Uniestatuut. Dit betekent, dat het genoemde art.12 van de overeenkomst ter uitvoering van de artt.2 en 21 van dit Statuut voorrang heeft, hetgeen impliceert, dat Ned. in geval dit land bij een oorlog is of dreigt betrokken te worden, zijn koopvaardijschepen in genoemd gebied mag vorderen, m.a.w. daaruit mag terugtrekken.
Gememoreerd wordt, dat in de in Hfdst.3 genoemde systematiek van Logemann sprake is van ruimtegebied en van personengebied. In deze systematiek beschouwd, hebben wij t.a.v. beide genoemde Ned. wetten een uitbreiding van deze twee gebieden. Immers, normaliter werkt een Ned. wet slechts binnen het Rijk in Europa en niet daar buiten. In casu is dit wel het geval. Er is uitbreiding van het ruimtegebied. Ook wat betreft het personengebied is hier sprake van uitbreiding, aangezien bepaalde normen dezer wetten zich richten tot andere dan Ned. ambtenaren.

*o.* art. 6 van de 'Ordonnantie behoud scheepsruimte 1939' (St No 562). Hier zijn bevoegd verklaard de gezaghebbers van de schepen van de DPN, de officieren van deze dienst, belast met het bevel over een gewestelijk vaartuig, benevens de onder de bevelen van deze gezaghebbers gestelde personen, die daartoe door hen van een opdracht zijn voorzien.

*p.* art. 13 van de 'Schepenvorderings-ordonnantie 1939' (St No 563).[15] Ook hier zijn bevoegd verklaard de gezaghebbers van de schepen van de DPN, de officieren van deze dienst, belast met het bevel over een gewestelijk vaartuig, zomede de onder de bevelen van deze gezaghebbers gestelde personen, die daartoe door hen van een opdracht zijn voorzien.

*q.* art. 4 van de 'Scheepvaartverordening - 1936' (St No 700). Hierbij zijn bevoegd verklaard de gezaghebbers van de schepen van de DPN, de onder de bevelen van deze gezaghebbers gestelde personen, die daartoe door hen van een opdracht zijn voorzien en de officieren van deze dienst.

*r.* de 'Registratieverordening vreemde zeevissersvaartuigen' (St 1938 No 201), dewelke dient ter uitvoering van art. 14a van de 'Kringen-ord.' Het art. 20 van de 'Kringen-ord. 1939' is gelijk aan art. 14a van de thans vervallen 'Kringen-ord.' Ingevolge art. 14 van de 'Kringen-ord. 1939' zijn bevoegd tot opsporing van de strafbare feiten de personen genoemd in art. 13 van laatstgenoemde ord..

[15] Deze ord. kwam tot stand met toepassing van art. 92 jo art. 91, lid 1, sub b van de IS, in verband met de in 1939 heersende dringende omstandigheden. Bekrachtiging van deze noodord. moest geschieden bij AMvB. Deze heeft niet plaats gehad. Niettemin behield zij ingevolge art. 94 IS haar kracht. Zij is niet ingetrokken.
Zij heeft blijkens art. 1, sub c en d betrekking op Ned. en op Ned.-Ind. (Indon.) zeeschepen. Doch wat betreft de Ned. zeeschepen, ingevolge art. 3, lid 3, slechts op die, welke zich bevinden in het gebied bedoeld in art. 1 van de ord. in St 1939 No 561, zijnde het gebied hetwelk werd uitgezonderd van de werkingssfeer van de Ned. Zeeschepenvorderingswet 1939.
Thans na de souvereiniteitsoverdracht moet de vorderingsbevoegdheid van de Indon. autoriteiten t.a.v. de Ned. zeeschepen als krachteloos worden beschouwd. Immers, het zou tekort doen aan de souvereine rechten van Ned., implicerende het uitsluitende recht tot het vorderen van zeeschepen onder Ned. vlag, wanneer een buitenlandse (Indon.) wettelijke bepaling daarop inbreuk maakt.
Bevoegdheid van Indon. tot het vorderen van Ned. zeeschepen zou wel bij verdrag kunnen worden geregeld.
Hetgeen hierboven in de noot bij punt *n* is gezegd in verband met art. 12 van de Overeenkomst ter uitvoering van de artt. 2 en 21 van het Uniestatuut, jo art. 18 van dit Statuut, geldt ook hier.

De in art 13 van de 'Kringen-ord 1939' bedoelde, tot het opsporen van verschillende strafbare feiten bevoegd verklaarde personen, zijn tevens in het algemeen belast met de handhaving van orde en veiligheid in de Indonesische wateren. Daartoe is hun ten aanzien van schepen, welke zich gedragen op zodanige wijze, dat inbreuk wordt of kan worden gemaakt op de veiligheid, de openbare orde of andere rechtsbelangen van het Land, of indien redelijkerwijze kan worden vermoed, dat het voornemen tot zodanige gedragingen bestaat, bij art. 16 van de evengenoemde ord. gelijke bevoegdheid tot aanhouden en onderzoeken verleend als hun bij art. 15 voor het opsporen van strafbare feiten is toegekend.

Is men enerzijds bij de hantering van deze bevoegdheden dus niet gebonden aan de in de 'Kringen-ord. 1939' uitdrukkelijk opgesomde strafbare feiten, anderzijds geldt als begrenzing, dat toch steeds een redelijk vermoeden aanwezig moet zijn dat inbreuken op de veiligheid, de openbare orde, dan wel andere rechtsbelangen van het Land, in het voornemen liggen.

Het gaat hier dus in het algemeen om een optreden tegen schepen met suspecte bedoelingen, waartoe onder meer gerekend kunnen worden schepen, welke in de territoriale zee verblijven, zonder dat gebruik wordt gemaakt van het recht van doorvaart en zonder dat voor het verblijf een aannemelijke reden wordt of kan worden opgegeven. Hieronder zullen dus in het algemeen reeds dadelijk vreemde vissersvaartuigen en schepen, die vermoedelijk voor de smokkelhandel worden gebezigd, vallen.[16]

De onderwerpelijke ambtenaren zijn echter alleen dan bevoegd een strafbaar feit uitvoerig te onderzoeken, wanneer op dat feit de Indon. strafwet toepasselijk is.

De Indon. wettelijke strafbepalingen zijn, voorzover de onderhavige materie betreft, toepasselijk wanneer een strafbaar feit is gepleegd:

*a.* op het grondgebied van Indon., daaronder begrepen de Indon. territoriale wateren (art. 2 WvS);

*b.* in open zee door onverschillig wie aan boord van een Indon. vaartuig (art. 3, jo 95 WvS);

*c.* in open zee door onverschillig wie, indien is gepleegd een der strafbare feiten omschreven in de artt. 438, 444 - 446, voor zoveel zeeroof betreft, en aan dat, omschreven in art. 447 WvS,

16 Handleiding ten gebruike bij het opsporen van strafbare feiten ter zee. Vastgesteld bij GB van 18-12-1939 No 43. Bladz. 20

voor zoveel betreft het brengen van een vaartuig in de macht van zeerovers (art.4, lid 4, WvS).

Voorts is de Indon. strafwet van toepassing op de schipper en de opvarenden van een Indon. vaartuig, die zich buiten Indon., ook aan boord, schuldig maken aan een der strafbare feiten omschreven in de artt.438 t/m 479 en 560 t/m 569 WvS, zomede in de algemene verordeningen omtrent zeebrieven en scheepspassen in Indon. en in de Schepenordonnantie-1935 (Art.8 WvS).[17]

Art.17, lid 1, van de 'Kringen-ord.1939' bepaalt, dat andere dan Ned. of Indon. schepen en vaartuigen, behoudens het bepaalde in het 2e lid, slechts in het Indon. watergebied mogen worden aangehouden en onderzocht.

Het is duidelijk, dat deze bepaling thans na de souvereiniteitsoverdracht alleen betrekking heeft op Indon. schepen, aangezien het onverenigbaar is met de souvereiniteit van Nederland dat Indon.gezag zou kunnen uitoefenen op de Ned.schepen in de vrije zee.

In het 2e lid van art.17 is het z.g.n. droit de poursuite geregeld, hetgeen inhoudt, dat de vervolging van een vreemd schip terzake van een binnen Indon. gepleegd strafbaar feit, indien zij een aanvang heeft genomen, terwijl het betrokken vaartuig zich in het Indon. watergebied bevond, ook daarbuiten mag worden voortgezet, zolang zij niet onderbroken wordt(poursuite continue,hot pursuit). De vervolging moet in elk geval ophouden, zodra het achtervolgde schip zich bevindt in de territoriale zee van een vreemde staat.[18] Van dit recht wordt door de schepen van de Zee- en Kustbewaking van de RI dikwijls gebruik gemaakt.

Dit droit de poursuite brengt terzake met zich een uitbreiding van het Indon. watergebied (territoriale wateren + binnenwateren), aangezien de Indon. opsporingsambtenaren in de bedoelde gevallen rechtmatig mogen optreden buiten de Indon. territoriale wateren ten aanzien van vreemde schepen.

17 Zie Handleiding, bladz.7; Prof.Mr J.E.Jonkers, Handboek van het Ned.-Ind.Strafrecht, § 3, bladz.88 e.v. en Mr W.L.G.Lemaire, Het Wetboek van Strafrecht voor Ned.-Indie vergeleken met het Ned.Wetboek van Strafrecht, bladz.14, ad. art.8. Zie ook de jurisprudentie betreffende: a. scheepsmisdrijven gepleegd binnen Indon.territoir en b. idem in open zee of in buitenlandse havens, vermeld in 'De Indische Wetboeken van Strafrecht, 1848-1934', door Prof.Mr H.A.Idema, bladz.131 e.v..

18 Zie Prof.Mr J.P.A.Francois, Handboek van het Volkenrecht, deel 2, bladz.264, en Handleiding, bladz.15 sub B.

Een aantal reglementen en keuren van politie, vastgesteld door de ambtenaren bekleed met het hoogste gewestelijk gezag, waartoe zij bevoegd waren ingevolge art. 72 van het Reglement op het beleid der Regering in Ned.-Indië en sinds 1 Jan. 1926 ingevolge art. 129 van de IS, welke wetgevende bevoegdheid nader is geregeld in de ord. in St 1858 No 17, laatstelijk gewijzigd bij die in St 1938 No 370, hebben betrekking op het over zee vervoeren van personen, vee en goederen met zeilschepen zonder hulpvermogen.

Deze betreffen derhalve vervoer over zee, zodat op grond van art. 14 van de 'Kringen-ord. 1939' de personen genoemd in art. 13 dezer laatste ord. bevoegd zijn tot het opsporen van de bij deze reglementen en keuren van politie strafbaar gestelde feiten.

Over deze reglementen en keuren van politie handelt ook art. 5a van de Schepenordonnantie-1935. Bij de behandeling dezer ord. in Hfdst. 14 zullen al deze reglementen en keuren worden genoemd.

Talrijk zijn de wettelijke bepalingen betreffende het personeel van de DPN.

De regeling voor vergoeding bij verlies of beschadiging van goederen van het personeel bij de DP aan boord van vaartuigen van deze Dienst, door een ongeval van het vaartuig, is opgenomen in het GB in St 1919 No 204.

Bij GB van 8 Juli 1946 No 3 jo dat van 2 Mei 1949 No 10, werd vastgesteld een sleeppremie.

Toelage voor het vervoer van gevaarlijke lading werd geregeld bij GB van 22 April 1947 No 10.

De 'Bijzondere voorwaarden voor benoembaarheid van ambtenaren en beambten bij de Gouvernements Marine' werden vastgesteld bij GB van 8 Dec. 1939 No 25 (St No 699). Deze regeling kent de rangen van gezaghebber, eerste-, tweede- en derde officier, en wat betreft, het machinekamer personeel, die van hoofdwerktuigkundige, tweede-, derde- en vierde werktuigkundige.

Bij besluit van KDP van 16 Maart 1950 No JZ 1/2/13 werden vastgesteld de costuums voor de onderofficieren en manschappen van de Fed. Schependienst, komende deze in de plaats van die welke waren vastgesteld bij het GB van 2 Jan. 1942 No 7 (Bijblad No 14664).

Bij besluit van KDP van 10 Maart 1951 No U.P/Pers 4a/1/6 werden vastgesteld de rang onderscheidingstekenen voor kapiteins en stuurlieden Locaalvaart, en voor de djuragans 1e en 2e klasse.

Vervolgens werd bij besluit van KDP van 5 Juni 1951 No U.P/P.4a/2/14, onder intrekking van het terzake bepaalde in zijn besluiten

van 16 Maart 1950 No JZ 1/2/13 en van 10 Maart 1951 No U.P/Pers/4a/1/6., vastgesteld de nieuwe rang onderscheidingstekenen voor de gezaghebbers en het overige dek- en machinekamer personeel op de schepen van de DPN.

Bij laatstgenoemd besluit baseerde KDP zijn bevoegdheid terzake op het Regeringsomslagvel van 5 Nov. 1949 No 26304/A sch 20, waarbij het Hoofd van het Dept. van Scheepvaart gemachtigd werd de kledingvoorschriften van het personeel van de onder hem ressorterende diensten vast te stellen.

Deze bevoegdheid is overgegaan op de Menteri Perhubungan. Ingevolge het in Hfdst. 2 genoemde besluit van de Minister van Verbindingen, Energie en Openbare Werken van 28 Jan. 1950 No 307/P/PT, worden de wettelijke bevoegdheden van het voormalige Hoofd van het Dept. van Scheepvaart in de practijk, onder de bevelen en het oppertoezicht van genoemde Minister, uitgeoefend door KDP.

Dit betekent, dat in casu KDP wel bevoegd was de costuums vast te stellen, doch het was juister geweest, indien in het hoofd van dit besluit was gelet op genoemd ministerieel besluit van 28 Jan. 1950. Hetzelfde geldt t.a.v. de genoemde besluiten van KDP van 16 Maart 1950 No JZ. 1/2/13 en van 10 Maart 1951 No U.P/Pers 4a/1/6.

Bij de ord. in St 1914 No 587 werd vastgesteld een Reglement op de tucht bij de GM, waarbij het oude tuchtreglement van 1892 werd ingetrokken. Dit nieuwe reglement werd niet tekort gedaan door de 'Straffen- en Beroepordonnantie' (St 1935 No 441), welke gold voor burgerlijke ambtenaren van elke landaard, in vaste dan wel in tijdelijke dienst, aangezien deze laatste ord. in art. 1, lid 2, bepaalt, dat zij niet van toepassing is op nader door de GG aan te wijzen groepen van landsdienaren.

Van deze bevoegdheid maakte de GG gebruik door bij GB van 21 Oct. 1935 No 7 (St No 512) te bepalen, dat de Straffen- en Beroepord. o.m. niet van toepassing zal zijn op het personeel der gewestelijke vaartuigen, het personeel van de dienst der kustverlichting, het minder personeel van de haven- en loodsdienst, niet werkzaam in administratieve betrekkingen, en het personeel (ambtenaren, beambten en mindere schepelingen) der GM.[19]

Vermeld wordt, dat bij de ord. in St 1949 No 279 genoemd tuchtreglement van 1914 van overeenkomstige toepassing is verklaard op

[19] Bij de reg.ver. No 11 jaar 1952 (LN 1952 No 16) werd de 'Straffen en Beroepordonnantie' ingetrokken en werd een nieuwe regeling vastgesteld betreffende ambtelijke straffen, genaamd Peraturan Pemerintah tentang hukuman djabatan.

de door het Hoofd van het Dept. van Scheepvaart aan te wijzen, onder dit dept. ressorterende instellingen voor het onderbrengen van personeel of voor het geven van zeevaartkundig onderwijs.

Bij besluit van de SSCH van 31 Oct. 1949 No J.Z. 1/15/120, werd als zodanig o.m. aangewezen de Scheepvaartkazerne te Tandjung-Priok, zijnde een instelling welke een wachtschip vervangt.

Een 'Reglement voor het Korps Schepelingen bij de Federale Schependienst' werd vastgesteld bij RB[20] van 26 Nov. 1949 No 14 (St No 357). Het trad in werking op 1 Jan. 1950.

Wettelijke bepalingen t.a.v. de bezoldiging van het personeel van de DPN zijn, wat betreft de officieren en enkele groepen lager personeel, opgenomen in het RB van 6 Sept. 1949 No 30 (St No 243). Dit lager personeel omvat djuragans, motoristen, machinedrijvers, mandurs-motorist, telegrafisten en electriciens.

De bezoldiging van het overige lager personeel was geregeld bij besluit van de SSCH van 21 Dec. 1948 No Pers /1/2423.

Na de souvereiniteitsoverdracht wordt het Indon. personeel bezoldigd volgens de Peraturan Gadji Pegawai Negeri 1948 (P.G.P. 1948). (LN 1950 Nos 46 en 61, 1951 Nos 29, 71 en 108).

19 Bij de reg.ver. No 32 jaar 1952 (LN 1952 No 45) werd art. 11 van de bovengenoemde zodanig gewijzigd, dat het luidt:
'Peraturan ini tidak berlaku terhadap polisi Negara dan terhadap
'pegawai-pegawai Djawatan Pelajaran jang tidak bekerdja dalam dja-
'batan administratip.'
Hieruit blijkt, dat de nieuwe regeling slechts van toepassing is op de administratieve ambtenaren van de DP, zodat de oude toestand is gehandhaafd wat betreft het varend personeel. De daarvoor geldende afzonderlijke tuchtreglementen zijn van kracht gebleven.
Het trekt de aandacht dat de 'Straffen- en Beroepordonnantie' is ingetrokken bij reg.ver.. Dit is formeel onjuist. Intrekking had dienen te geschieden bij wet of bij noodwet en niet bij reg.ver., welke laatste ingevolge art. 98, lid 1, van de VGRI dient ter uitvoering van een wet. Van uitvoering van een wet is er in casu geen sprake, evenmin van uitvoering van een ord., die op hetzelfde niveau staat als een wet.
De rechter zal eventueel, gebruik makende van zijn toetsingsrecht, de intrekking van deze ord. door een reg.ver. nietig verklaren.

20 Bij GB van 9 Maart 1948 No 1 (St No 62) werd met ingang van deze datum gevormd een Voorlopige Federale Regering voor Indonesie, ter voorbereiding van de vorming van de Verenigde Staten van Indon.. In verband hiermee werd de benaming Gouvernementsbesluit gewijzigd in Regeringsbesluit.

Een groot aantal administratieve regelingen en beschikkingen, vastgesteld door de HIS, c.q. de CZM, zijn in druk uitgegeven onder de naam 'Voorschriften Gouvernements Marine'.

In dit verband mag niet onvermeld blijven, dat op 27 Dec. 1950 tussen de Menteri Perhubungan en de Vereniging Centrale van Kapiteins en Officieren ter Koopvaardij gevestigd te Rotterdam, een collectieve arbeidsovereenkomst is gesloten, waarvan art. 1 bepaalt, dat de DP scheepsofficieren die niet het staatsburgerschap van de RI bezitten, en die in het bezit zijn van een Ned. of een volgens de 'Wet op de zeevaartdiploma's' (Ned. St 1935 No 456) daarmee gelijk gesteld diploma, met uitzondering van radiotelegrafisten, op geen andere voorwaarden in dienst zal nemen of doen monsteren, dan op die welke zijn neergelegd in het aan deze overeenkomst gehechte of nog te hechten, door partijen gewaarmerkte, model der Individuele Arbeidsovereenkomst, met bijbehorend Dienstreglement, als scheepsofficieren van de DP.

Het gevolg hiervan is, dat sinds de totstandkoming van deze c.a.o. tweeërlei soort officieren bij deze Dienst zijn, n.l. de 'ouden', de ambtenaren in eigenlijke zin, die in een publiekrechtelijke verhouding staan tot het Land, en de 'nieuwen', wier verhouding tot de RI een civielrechtelijke grondslag heeft.[21]

Deze c.a.o. komt overeen met die welke door de rederijen met deze vakvereniging van kapiteins en officieren is gesloten.

[21] Op 1 Sept. 1953 waren in dienst 20 'ouden' en 62 'nieuwen'.

## HOOFDSTUK 5

# DE GEWESTELIJKE VAARTUIGEN

Blijkens het KB van 21 Sept. 1866 No 66 (St No 127), houdende reorganisatie der departementen van algemeen burgerlijk bestuur, behoorden tot de werkkring van het Dept. van Binnenlands Bestuur: 'Kruis- en residentie-praauwen'. Deze benaming werd bij KB van 2 Mei 1898 No 108 (St No 289) gewijzigd in: 'Gewestelijke communicatie en politievaartuigen'. Zij bleven ressorteren onder het Dept. van B.B. 'behoudens de krachtens Onze machtiging te regelen bemoeienis van het Departement der Marine in Nederlandsch-Indië met het materieel der vaartuigen.'

Dit laatste geschiedde bij GB van 21 Oct. 1898 No 6 (St No 290), waarbij aan de werkkring van het Departement der Marine werd toegevoegd: het toezicht op de aanschaffing, het onderhoud en het herstellen van het materieel der gewestelijke communicatie- en politie vaartuigen.

Vervolgens werd bij GB van 12 April 1911 No 57 (St No 285) de naam gewijzigd in 'Gewestelijke vaartuigen'.

Deze vaartuigen werden zowel buitengaats als op de rivieren en binnenwateren gebezigd; de vloot bestond dan ook uit zeewaardige vaartuigen, in het bijzonder gebouwd voor het gebruik ter rede en kleine kustgebieden. Bovendien stelden de verschillende diensten welke de vaartuigen moesten verrichten, alsmede de standplaatsen en streken van de archipel waar zij gestationneerd waren, vaak bijzondere of bepaalde eisen, terwijl tenslotte de grootte zeer uiteenliep en de grootst toelaatbare diepgang een alles beheersende factor was. Vandaar dat er een zeer groot aantal uiteenlopende typen waren.[22]

In het kort kan worden gezegd, dat deze vaartuigen werden gebruikt voor allerlei takken van dienst in de verschillende gewesten. De bhms waren beheerders dezer vaartuigen.

De mogelijkheid dat zij ook gebruikt zouden kunnen worden voor het verrichten van militaire diensten in tijd van oorlog, oorlogsgevaar of andere buitengewone omstandigheden, werd geschapen bij de ord. in St 1939 No 622, genaamd 'Ordonnantie militairisatie gewestelijke vaartuigen'. De GG maakte hier, in overeenstemming met de Volksraad, gebruik van zijn bevoegdheid ex art. 92 van de IS.

[22] Van Anrooy, bladz. 13.

Deze aangelegenheid had ingevolge art. 91, lid 1, sub b, van de IS bij AMvB moeten worden geregeld, aangezien zij de verdediging van het grondgebied van Ned.-Indië betrof, doch omstandigheden van dringende aard eisten deze gang van zaken. Bekrachtiging van deze ord. had plaats bij AMvB van 21 Dec. 1939 (St 1940 No 51).

Ter uitvoering van deze ord. strekt de reg. ver. in St 1939 No 623, houdende Voorschriften betreffende de militairisatie van het materieel en personeel der gewestelijke vaartuigen ('Verordening militairisatie gewestelijke vaartuigen'), gewijzigd bij de regver. in St 1940 No 93 en St 1941 No 15.

Militairisatie geschiedde vervolgens bij GB in 1940.

In verschillende wettelijke bepalingen[23] is aan de djuragans (gezagvoerders) der gewestelijke vaartuigen bevoegdheid verleend tot het opsporen van strafbare feiten, n.l. in:

*a*. art. 13 van de 'Kringen-ord. 1939'. Deze bevoegdheid omvat hetzelfde als boven in Hfdst. 4 is vermeld t.a.v. de gezaghebbers en officieren van de DPN, zowel repressief als preventief.

*b*. art. 1, sub d, van de ord. in St 1922 No 331, houdende maatregelen tot wering van de sluikhandel in en het gebruik van opium enz. Hier zijn aangewezen de mandoers (gezagvoerders) van de gewest. vaartuigen, die daartoe door het Hoofd van gewestelijk bestuur schriftelijk worden bevoegd verklaard. Zij mogen van deze bevoegdheid geen gebruik maken, dan na het afleggen van een voorgeschreven eed (belofte).

*c*. art. 3 van de VMG van 4 Febr. 1941 No 59/DvO/GS III - 15(JC 1941 No 11a), houdende verbod boven Indon. rechtsgebied te vliegen. Hier zijn bevoegd verklaard de bij of krachtens art. 13 van de 'Kringen-ord. 1939' genoemde of aangewezen personen. Onder de daar bedoelde personen zijn de djuragans der gewest. vaartuigen.

*d*. art. 5 van de VMG van 4 Febr. 1941 No 60/DvO/GS III. 2 (JV 1941 No 11 a), houdende verbodsbepalingen betreffende het geven van lichtsignalen om aanwijzingen te geven of berichten over te brengen. Ook hier zijn bevoegd verklaard de personen bedoeld in het voorgaande punt *c*.

*e*. art. 35 van het 'Aanvaringsreglement'. Hier zijn bevoegd verklaard de gezagvoerders der schepen en vaartuigen onder de DP ressorterende. Hieronder vallen de djuragans der gewest. vaartuigen.

[23] Ten behoeve van de overzichtelijkheid wordt hier niet verwezen naar de wettelijke bepalingen, welke reeds in Hfdst. 4 zijn genoemd, doch zij worden hier met name opgesomd.

*f*. art.4 van het 'Binnenaanvaringsreglement'. Bevoegd verklaard zijn de personen bedoeld in het voorgaande punt *e*.

g. art.14 van de 'Vuurwapenuitvoeringsvoorschriften (in-, uit- en doorvoer en lossing) 1939'. Hier zijn bevoegd verklaard de personen bedoeld in het bovenstaande punt *c*. (zie hieromtrent het vermelde in Hfdst.4, onder i).

*h*. art.17, lid 1, van de 'Vuurwapenregeling (bezit, handel en vervoer) 1936'. Hier zijn aangewezen de personen bedoeld in het bovenstaande punt *c* (zie het hieromtrent vermelde in Hfdst.4, onder i).

*i*. art.17, lid 1 van de 'Kustvisserijordonnantie'. Ook hier zijn bevoegd verklaard de personen bedoeld in het bovenstaande punt *c*.

*j*. art.11, lid 1, van de ord. betreffende de parel- en sponsenvisserij. Eveneens zijn hier aangewezen de personen bedoeld in het bovenstaande punt *c*.

*k*. art.9, lid 1, van de ord. betreffende de walvisjacht. Aangewezen zijn hier de personen bedoeld in het bovenstaande punt *c*.

*l*. art.6 van de 'Ordonnantie behoud scheepsruimte 1939'. Bevoegd verklaard zijn o.m. de djuragans der gewest. vaartuigen.

*m*. art.13 van de 'Schepenvorderings-ordonnantie 1939'. Ook hier zijn o.m. de djuragans bevoegd verklaard.

*n*. art.4 van de 'Scheepvaartverordening-1936'. Hier zijn bevoegd verklaard de djuragans der gewest.vaartuigen, voorzover betreft in overtreding zijnde vaartuigen van minder dan 100 $M^3$ bruto inhoud en zeevissersvaartuigen.

*o*. de 'Registratieverordening vreemde zeevissersvaartuigen' (St 1938 No 201). Zie hieromtrent het vermelde in Hfdst.4.

Hetgeen in Hfdst.4, bladz.53, is vermeld t.a.v. de bevoegdheid tot het opsporen van feiten, welke strafbaar zijn gesteld bij de reglementen en keuren politie, geldt ook voor de djuragans der gewestelijke vaartuigen. Zij zijn ex art.14 jo art.13 van de 'Kringen-ord.1939' daartoe bevoegd.

Bij de ord. in St 1912 No 164 werden vastgesteld 'Bepalingen tot handhaving van de orde en tucht aan boord der gewestelijke vaartuigen'. Deze werden bij art.III van de ord. in St 1938 No 200 in die zin gewijzigd, dat instede van 'mandoer' wordt gelezen 'gezagvoerder'.

Een groot aantal administratieve regelingen en beschikkingen, vastgesteld door de HIS c.q. de CZM, zijn in druk uitgegeven onder de naam 'Voorschriften Gewestelijke Vaartuigen'.

Vóór de 2e Wereldoorlog, juister gezegd vóór de Japanse bezetting, bestonden zoals uit het bovenstaande blijkt twee instituten, n.l. de GM en de Gewest.Vaartuigen, elk met een eigen taak en organisatie.

Toen na de capitulatie van Japan bleek, dat bijna alle schepen van de GM en de Gewest.Vaartuigen waren verdwenen of practisch onbruikbaar waren door ondeskundig gebruik en verwaarlozing, moest de vraag worden beantwoord hoe in de diensten, welke tevoren door deze beide instituten waren uitgeoefend, zou worden voorzien.

Het nog bruikbare materieel en dat hetwelk na korter of langer tijd kon worden hersteld,zomede de door de Regering in het buitenland aangekochte schepen, werden in een 'pool' gedaan, waaraan de niet officiële naam van 'Landsvaartuigen' werd gegeven. Op deze Landsvaartuigen werden in de practijk de voor de GM van kracht zijnde wettelijke bepalingen, zomede de administratieve regelingen en beschikkingen, toegepast.

Dit had tot gevolg, dat het instituut Gewest.Vaartuigen inde practijk verdween en de terzake geldende wettelijke bepalingen, zomede de administratieve regelingen en beschikkingen niet meer werden toegepast, als het ware werden geschorst. Formele buitenwerkingstelling of intrekking hiervan had niet plaats.

Nadien verdween de benaming 'Landsvaartuigen' en kregen alle onder het Depart. van Scheepvaart ressorterende schepen de status van schepen van de GM. Deze toestand is blijven voortbestaan met gevolg, dat de taken die tevoren door de Gewest.Vaartuigen werden vervuld sindsdien worden uitgeoefend door schepen van de DPN.

Zoals gezegd, is het gehele complex wettelijke bepalingen, zomede de administratieve regelingen en beschikkingen, formeel intact gebleven, doch in de practijk is het buiten werking.

Uit een oogpunt van wetgeving zou het uiteraard fraaier zijn indien dit gehele complex werd ingetrokken.

De vraag kan worden gesteld waarom bij de instelling van het Depart.van Scheepvaart in 1947 in de hogergenoemde omschrijving van de werkkring daarvan, niettemin werd opgenomen: 'de gewestelijke vaartuigen', aangezien de situatie toen reeds zodanig was, dat dit instituut in de practijk niet meer bestond. Dit punt werd toch opgenomen, om de mogelijkheid open te laten, dat indien de practijk weder instelling van dit instituut zou eisen, zulks zou kunnen geschieden, zonder de daartoe nodige wettelijke en administratieve voorzieningen.

# DE BEBAKENING EN KUSTVERLICHTING

c. Mengurus perambuan dan penerangan pantai.
*Vertaling*:
Het beheer over de bebakening en de kustverlichting.
Tevoren luidde dit punt: De bebakening en kustverlichting.

Wat de taak van deze tak van dienst is, geeft zijn benaming reeds aan, nl. het verzorgen van de Overheidstaak ten aanzien van de bebakening en de kustverlichting ten behoeve van de scheepvaart.

De kustverlichting moest in de loop der jaren niet alleen worden aangepast aan het aantal schepen dat de Archipel bevoer, doch bovendien moest rekening worden gehouden met het feit, dat de veiligheidseisen belangrijk toenamen naarmate grotere- en sneller varende schepen gebezigd werden; deze hogere eisen brachten wederom uitbreiding der verlichting met zich.[24]

[24] Op 1 Jan. 1897 bestond de kustverlichting uit 76 kustlichten, 1 gaslichtschip en 5 gaslichtboeien; in totaal 82 grote- en kleine lichten.
Op 1 Jan. 1932 waren er 152 bewaakte kustlichten, 284 onbewaakte lichten, 93 gaslichtboeien, 26 lantarenboeien en 10 lichtschepen; in totaal 565 grote- en kleine voor de navigatie dienende lichtpunten. (Van Anrooy, bladz. 18).
Op 1 Jan. 1953 waren aanwezig (de weinige lichten op Nieuw-Guinea niet meegerekend) 138 bewaakte kustlichten, 100 onbewaakte lichten, 65 havenlichten, 90 gasboeilichten, 15 lantaarnboeien en 4 lichtschepen. Totaal 412 lichtpunten.
Deze aantallen laten zien een vermindering van het totaal met ruim 20%.
Wat de bebakening betreft, op 1 Jan. 1932 waren uitgelegd 327 tonnen en geplaatst 485 bakens met toptekens (Van Anrooy, bladz. 19), terwijl op 1 Jan. 1953, voorzover bekend, deze aantallen resp. 225 en 102 bedroegen. Dit betekent een schrikbarende achteruitgang.
In verband met het aanzien van Indon. in de internationale scheepvaartwereld, is het noodzakelijk dat minstens het vooroorlogse aantal lichtpunten, tonnen en bakens wordt hersteld.
Vermeld zij nog, dat de vaarwaters naar de havens van Java het eerst werden verlicht. Het eerste grote licht werd opgericht in 1855, op Java's 4e punt, bij Anjer. Tevoren, in 1851, was daar reeds geplaatst een houten paal waaraan een lantaren 4e orde kon worden gehesen, doch deze voldeed niet. Vandaar dat deze paal in 1855 werd vervangen door een houten lichttoren.

Zoals in de aanvang van Hfdst. 2 reeds is vermeld, werd bij GB van 24 Juni 1862 No 20 (St No 65) krachtens machtiging des Konings bepaald, dat de dienst van de inspectie over de bebakening de kustverlichting en het loodswezen in Ned.-Indië een burgerlijke instelling was en als zodanig een onderdeel uitmaakte van de directie der middelen en domeinen.

Bij GB van 12 Mei 1868 No 1 (St No 57) kwam de bebakening en de kustverlichting te ressorteren onder het Depart. der Marine, terwijl bij GB van 11 Januari 1905 No 23 (St No 38) deze tak van dienst kwam te staan onder een nieuwe functionaris, de HIS.

Een blik in het verleden doet verder zien, dat bij GB van 3 Nov. 1889 No 4 (St No 235), gewijzigd bij dat van 23 Mei 1905 No 47 (St No 312), de vaartuigen ten behoeve van de bebakening en kustverlichting werden afgescheiden van de GM en onder het oppertoezicht van de Chef van het Depart. der Marine in Ned.-Indië werden gesteld ter beschikking en onder de bevelen van de Inspecteur van de bebakening, de kustverlichting en het loodswezen.

Wij zien hier derhalve dat de Bebakening en Kustverlichting eigen schepen kreeg. Deze schepen stonden niet onder bevel van een Gezaghebber, zoals bij de GM, doch onder een Gezagvoerder. Ook de titulatuur van de officieren was anders dan die der GM.

Zo zien wij in de Bezoldiging Burgerlijke Landsdienaren 1925 (St No 43) in Bijlage A onder Dept. der Marine, sub 4 Dienst van Scheepvaart, onder B Gouvernements Marine genoemd: gezaghebber, 1e, 2e en 3e officier en 1e, 2e, 3e en 4e werktuigkundige, en onder C Bebakening en Kustverlichting: gezagvoerder, 1e, 2e en 3e stuurman, en 1e, 2e, 3e en 4e machinist.

Deze laatstgenoemde ambten bij de Bebakening en Kustverlichting vervielen bij GB van 14 Juli 1926 (St No 289), hetwelk werd geacht in werking te zijn getreden op 1 Febr. 1925, houdende wijziging van de 'BBL. 1925', weshalve alleen bleven bestaan de ambten van gezaghebber, 1e, 2e, en 3e officier, zomede 1e, 2e, 3e en 4e werktuigkundige bij de GM.

Sindsdien waren de schepen van de Bebakening en Kustverlichting weer onder de GM gebracht.

Zie voor de geschiedenis het interessante boekje 'De Kustverlichting in Ned.-Indië', uitgegeven in 1913 door het Hoofdbureau van Scheepvaart, naar aanleiding van de Eerste Ned. Tentoonstelling op Scheepvaartgebied te Amsterdam en 'Korte geschiedenis der kustverlichting in Ned. Indië' door W. Steffens, in 29e jaargang 1930 van 'Ons Zeewezen', bladz. 368. Het slot van dit art. is opgenomen in de 30e jaargang, 1931, van dit blad.

Het ambt van gezagvoerder van een schip der Bebakening en Kustverlichting werd derhalve op 1 Febr. 1925 omgezet in dat van gezaghebber bij de GM.

In verschillende wettelijke bepalingen[25] wordt aan de gezagvoerders van de schepen der Bebakening en Kustverlichting de bevoegdheid toegekend tot het opsporen van strafbare feiten, n.l. in:

*a.* art. 13 van de 'Kringen-ord. 1939'. Hier zijn tevens bevoegd verklaard de onder deze gezagvoerders gestelde personen, die daartoe door hen van een opdracht zijn voorzien.

*b.* art. 4 van de VMG No 39/DvO/VII A - 3 (JC 1940 No 69b), houdende verbodsbepalingen t.a.v. aanwijzingen voor luchtvaartuigen en zeeschepen. Hier zijn aangewezen de gezaghebbers van de Bebakening en Kustverlichting. Deze titel bestond niet en bestaat niet.

Deze aanwijzing was overbodig, want de hier bedoelde personen vallen reeds onder de hier eveneens aangewezen gezaghebbers van de schepen der GM.

*c.* art. 3 van de VMG No 59 DvO GS III - 15 (JC 1941 No 11a), houdende verbod boven Indon. rechtsgebied te vliegen. Hier zijn bevoegd verklaard de bij of krachtens art. 13 van de 'Kringen-ord. 1939' genoemde of aangewezen personen, waaronder vallen de onderhavige gezagvoerders en de onder hen gestelde personen, die daartoe door hen van een opdracht zijn voorzien.

*d.* art. 5 van de VMG No 60 (DvO) GS III - 2 (JC 1941 No 11a), houdende verbodsbepalingen betreffende het geven van lichtsignalen om aanwijzingen te geven of berichten over te brengen. Hier zijn eveneens bevoegd verklaard de personen hierboven onder *c* bedoeld.

*e.* art. 35 van het 'Aanvaringsreglement' (St 1914 No 225). Bevoegd verklaard zijn de gezagvoerders der schepen en vaartuigen onder de DP ressorterende.

*f.* art. 4 van het 'Binnenaanvaringsreglement' (St 1914 No 226). Ook hier zijn aangewezen de hierboven onder *e* bedoelde gezagvoerders.

*g.* art. 14 van de 'Vuurwapenuitvoeringsvoorschriften (in-, uit- en doorvoer en lossing) 1939' (St No 279). Hier zijn bevoegd verklaard de personen genoemd in art. 13 van de 'Kringen-ord. 1939'. Zie het medegedeelde in Hfdst. 4, bladz. 46 sub *i*.

25 Ten behoeve van de overzichtelijkheid wordt hier niet verwezen naar de wettelijke bepalingen, welke reeds in Hfdst. 4 en 5 zijn genoemd, doch zij worden hier met name opgesomd.

*h*. art. 17, lid 1 van de 'Vuurwapenregeling (bezit, handel en vervoer) 1936' (St 1937 No 170). Hier zijn bevoegd verklaard de hierboven sub *g* bedoelde personen. Zie het medegedeelde in Hfdst. 4, bladz. 47 sub *j*.

*i*. art. 17, lid 1, van de Kustvisserijordonnantie (St 1927 No 144). Hier zijn bevoegd verklaard de personen genoemd in art. 13 van de 'Kringen-ord. 1939'.

*j*. art. 11, lid 1, van de ord. betreffende de parel- en sponsen-visserij (St 1916 No 157). Hier zijn bevoegd verklaard de hierboven onder *i* bedoelde personen.

*k*. art. 9, lid 1, van de ord. betreffende de walvisjacht (St 1927 No 145). Bevoegd verklaard zijn de hierboven onder *i* bedoelde personen.

*l*. art. 1 van de reg. ver. in St 1939 No 564, houdende voorzieningen ter uitvoering van de 'Wet behoud scheepsruimte 1939' en de 'Zeeschepenvorderingswet 1939'. Hier zijn als ambtenaren die binnen het rechtsgebied van Ind. belast zijn met de opsporing van de bij de 'Wet behoud scheepsruimte 1939' en de 'Zeeschepenvorderingswet 1939' strafbaar gestelde feiten o.m. aangewezen de gezagvoerders der schepen van de Bebakening en Kustverlichting en de onder hun bevelen gestelde personen, die daartoe door hen van een opdracht zijn voorzien.

*m*. art. 6 van de 'Ordonnantie behoud scheepsruimte 1939' (St 1939 No 562). Hier zijn bevoegd verklaard de hierboven onder *l* bedoelde personen.

*n*. art. 13 van de 'Schepenvorderings-ordonnantie 1939' (St No 563). Ook hier zijn bevoegd verklaard de hierboven onder *l* bedoelde personen.

*o*. art. 4 van de 'Scheepvaartverordening-1936' (St No 700). Eveneens zijn hier bevoegd verklaard de hierboven onder *l* bedoelde personen.

Het doet vreemd aan, dat in de hogergenoemde wettelijke bepalingen, die na 1 Febr. 1925 tot stand zijn gekomen, nog wordt gesproken van gezagvoerders der schepen van de Bebakening en Kustverlichting, terwijl dit ambt sinds die datum niet meer bestond. De reden hiervan kan slechts aan onnauwkeurigheid worden geweten.

Sedert 1 Febr. 1925, toen, zoals vermeld, het ambt van gezagvoerder bij de Bebakening en Kustverlichting verviel, zijn alle hogergenoemde opsporingsbevoegdheden, bij de wet toegekend aan deze gezagvoerders, vervallen.

Zoals in Hfdst.4 reeds is vermeld, bedreigen de artikelen 196 en 197 van het WvS, gevangenisstraf tegen het opzettelijk of door schuld vernielen, beschadigen, wegnemen of verplaatsen van voor de veiligheid der scheepvaart gestelde tekens. Hieronder vallen bakens, boeien, tonnen, lichtopstanden e.d..

Bovendien is bij art.19, lid 1, jo art.25, leden 3 en 4, van het 'Redenreglement 1925' (St 1924 No 400) geldboete bedreigd tegen handelingen welke nadelig kunnen zijn t.a.v. lichtschepen, bakens, boeien, tonnen,peilschalen en andere merken, zomede tegen het zondervergunning van de hm zich begeven aan boord van een lichtschip, benevens tegen het zonder deze vergunning betreden of beklimmen van een kustlichtetablissement, baken, boei, ton, peilschaal of ander merk, dan wel het aanraken van de bijbehorende toestellen.

Regelen betreffende het beheer en de bediening der kust- en havenlichten zijn vastgesteld bij het GB van 15 Aug.1929 No 24 (Bijblad No 12062). In art.4, leden 4 en 5, hiervan is bepaald, dat de superintendenten bevoegd zijn het onder hen gestelde personeel voor kleine overtredingen in dienst te straffen met vermindering van inkomsten, de helft der bezoldiging over één maand niet te boven gaande. Van de opgelegde straffen is hoger beroep toegelaten op KDP, waardoor evenwel de ten uitvoerlegging der straf niet wordt geschorst.

Ingevolge art.4, lid 1, van deze Regelen zijn de bhms en de dd. hms, voorzover het toezicht niet rechtstreeks door KDP wordt uitgeoefend, superintendent van de kust en havenlichten, alsmede van de oliegasfabrieken te Palembang en Belawan.

De in 1953 in bedrijf gekomen nieuwe gasfabriek te Tg.Priok staat rechtstreeks onder KDP.

Krachtens art.14 van de Algemene Instructie voor de Havenmeesters, vastgesteld bij beschikking van de CZM, zijn de bhms en de dd.hms superintendent van de bebakening in hun ressort.

Het GB van 16 Dec.1924 No 28 (Bijblad No 10696) bevat een regeling der voorwaarden waarop in de werkplaats der Kustverlichting, behorende tot de Dienst van Scheepvaart, werk voor andere takken van 's Lands dienst, voor gewesten, gedeelten van gewesten met eigen geldmiddelen, dan wel voor particuliere lichamen of particulieren kan worden verricht.

Bij de VMG van 15 Dec.1941 No III/DvO/VII A-3 (JC 1941 No 99c)werd

vastgesteld de 'Verordening militairisatie personeel kustverlichting'.

Bij besluit van de Minister van Verkeer, Energie en Openbare Werken van 13 Mei 1950, No P. 44/31/296 werd vastgesteld een regeling, betreffende toekenning van een toelage aan het personeel van schepen welke bebakeningswerkzaamheden verrichten, de z.g.n. bebakeningstoelage.[26]

Zoals in Hfdst. 4 reeds is vermeld, bepaalt het GB in St 1935 No 512, dat de 'Straffen- en Beroepsordonnantie' niet van toepassing is op het personeel van de dienst der kustverlichting. Deze bepaling trekt in zoverre de aandacht, dat zij spreekt van 'dienst der kustverlichting', terwijl in art. 2 van de Instructie voor de Hoofdinspecteur, Hoofd van de Dienst van Scheepvaart (vastgesteld bij GB van 8 Aug. 1930 No 38, Bijblad No 12365) is bepaald, dat de Dienst van Scheepvaart omvat o.m. 'de bebakening en kustverlichting'. Ook in de 'Herziene Bezoldigingsregeling voor burgerlijke landsdienaren' (HBBL 1934) (St No 135) zijn ambten genoemd bij de Bebakening en Kustverlichting. Er was derhalve in 1935 een tak van dienst, genaamd: Bebakening en Kustverlichting.

Uit het bovenstaande kan slechts de conclusie worden getrokken

[26] Bij RB van 21 Sept. 1949 No 14 (St No 254) vervielen een aantal regelingen betreffende het toekennen van toelagen aan het personeel der GM. Hetzelfde had plaats bij besluit van de SSCH van 7 Sept. 1949 No JZ 8/7/61.
Blijkens de toelichting bij deze besluiten was de reden tot het doen vervallen van deze toelagen daarin gelegen, dat zij hun bestaansrecht hadden verloren en gedeeltelijk in de practijk reeds niet meer werden toegekend.
Bij het genoemde RB vervielen o.m. een hydrografie toelage en een bebakeningstoelage. De motieven welke tevoren hadden gegolden voor het instellen hiervan, waren eendeels het geven van een extra'tje voor extra geschiktheid, anderdeels waren zij bedoeld als vergoeding voor 'meerdere bedrijfskosten'. De Regering stelde zich t.a.v. het doen vervallen dezer beide toelagen op het standpunt, dat de taak der GM (FSD) in de naoorlogse jaren een vorm had aangenomen waarin geen plaats is voor discriminatie in die zin, dat voor bepaald soort werkzaamheden een premie zou worden gesteld op ijver en bekwaamheid, welke laatsten immer aanwezig dienen te zijn. Het motief voor 'meerdere bedrijfskosten' was vervallen, omdat de kosten voor de betrokken opvarenden gelijk zijn aan die voor de opvarenden der overige GM (FSD) schepen.
Het wekt daarom verwondering, dat opnieuw een bebakeningstoelage werd ingesteld. Dit geschiedde op aandrang van belanghebbenden, die zich tekort gedaan achtten in hun inkomsten.

dat de benaming in het GB in St 1935 No 512, n.l. 'dienst der kustverlichting', onjuist is. Bedoeld is daar: de dienst der bebakening en kustverlichting.

Bij het GB van 15 Aug. 1929 No 24 (Bijblad No 12062) was het ambtscostuum van de hoofdlichtwachters vastgesteld.

Bij besluit van KDP van 25 Juni 1951 No U.P./P.4a/2/16 werd, gerekend vanaf 1 Jan. 1951, onder intrekking van genoemd GB vastgesteld de Regeling betreffende de dienstkleding en de rang onderscheidingstekenen van de ambtenaren van de Bebakening en de Kustverlichting.

KDP baseerde zijn bevoegdheid terzake op het Regeringsomslagvel van 5 Nov. 1949 No 26304/A sch 20, waarbij het Hoofd van het Departement van Scheepvaart gemachtigd werd de kledingvoorschriften van het personeel van de onder hem ressorterende diensten vast te stellen.

Deze bevoegdheid is overgegaan op de Menteri Perhubungan. Ingevolge het in Hfdst. 2 genoemde besluit van de Minister van Verbindingen, Energie en Openbare Werken van 28 Jan. 1950 No 307/P/PT, worden de wettelijke bevoegdheden van het voormalige Hoofd van het Dept. van Scheepvaart in de practijk, onder de bevelen en het oppertoezicht van genoemde Minister, uitgeoefend door KDP.

Dit betekent, dat in casu KDP wel bevoegd was een en ander vast te stellen, doch het was juister geweest, indien in het hoofd van het besluit van KDP was gelet op het genoemde ministeriële besluit van 28 Jan. 1950.

In de Hoofdstukken 4 en 5, zomede in dit Hoofdstuk, zijn vermeld de opsporingsbevoegdheden van de gezaghebbers en de officieren der DPN, van de gezagvoerders van de schepen der bebakening en kustverlichting, zomede van de djuragans der gewest. vaartuigen.

Vóór de 2e Wereldoorlog bestond er bij het Hoofdkantoor van Scheepvaart geen afdeling of andere speciale instantie welke was belast met de coördinatie van de uitoefening van deze bevoegdheden. Wel waren er toen een tweetal schepen der GM speciaal belast met de bestrijding van de opiumsmokkel, de z.g.n. opiumjagers, doch geen andere schepen ressorterende onder de Dienst van Scheepvaart waren speciaal aangewezen voor het uitoefenen van politiediensten ter zee.

Na genoemde oorlog deed zich aan dit laatste de behoefte gevoelen, in verband met de toenemende delicten ter zee. Naar aanleiding hiervan werd na deze oorlog het politietoezicht ter zee onder leiding van de CZM gecoördineerd en uitgeoefend door speciaal

daartoe aangewezen schepen van de Kon.Marine en van de Dienst van Scheepvaart.

Na de instelling van het Dept. van Scheepvaart ressorteerden laatstbedoelde schepen van de Dienst van Scheepvaart onder het nieuwe depart. en kwamen los te staan van de CZM. Hun opdrachten inzake patrouillevaarten e.d. kregen zij voortaan van de DIS en niet meer van de CZM, aangezien 'Scheepvaart' niet meer onder 'Marine' ressorteerde.

Bij GB van 16 Juli 1947 No 14 (St No 122) werd in verband hiermede bepaald, dat de gezaghebbers van de schepen der GM, de gezagvoerders van de schepen der Bebakening en Kustverlichting, de officieren der GM belast met het bevel over een gewest. vaartuig, alsmede de djuragans der gewest. vaartuigen, voorzover betreft de uitoefening van het politietoezicht ter zee en de handhaving van de veiligheid en de openbare orde in het Ned.-Ind. zeegebied, onder de bevelen van de Comm. der Zeemacht staan, in alle gevallen, waarin het maritiem belang - zulks ter beoordeling van de Comm. der Zeemacht - zulks vordert.

Dit betekende, dat normaliter de schepen van het Dept. van Scheepvaart, welke waren belast met het toezicht ter zee, uitsluitend onder de bevelen van de DIS stonden, doch slechts in de gevallen waarin het maritiem belang zulks vorderde, onder de bevelen van de CZM. In dit laatste geval kon de CZM deze schepen dus in zijn bevelssfeer brengen.

In 1947 werd bij het Dept. van Scheepvaart ingesteld de Afdeling Zee- en Kustbewaking, welke tot taak had de zorg voor en de coördinatie van het politietoezicht ter zee en de handhaving van de veiligheid en de openbare orde in het Ned.-Ind. zeegebied.

Aan de patrouille ter zee werd deelgenomen door schepen ressorterende onder het Dept. van Scheepvaart, zomede door enige van de Kon. Marine. Ten aanzien van deze taak stonden al deze schepen onder de bevelen van de DIS; hij coördineerde via het Hoofd van genoemde afdeling van zijn dept. hun diensten. De gehele zeepolitie, ongeacht door welke schepen deze werd uitgeoefend, stond onder de DIS. Doch zodra naar het oordeel van de CZM het maritiem belang vorderde, dat de gezaghebbers der GM, de officieren der GM belast met het bevel over een gewest. vaartuig en de djoeragans der gewest. vaartuigen, voorzover betreft het politie-toezicht ter zee en de handhaving van de veiligheid en de openbare orde in het Ned.-Ind. zeegebied, onder zijn bevelen zouden moeten staan, dan was hij zonder meer bevoegd daartoe te besluiten.

Het trekt de aandacht, dat in het genoemde GB in St 1947 No 122

wederom sprake is van de Gezagvoerders van de schepen der Bebakening en Kustvérlichting. Zoals hoger in dit Hoofdstuk is vermeld, was sedert 1 Febr.1925 het ambt van gezagvoerder bij de Bebakening en Kustverlichting vervallen. Niettemin werd 22 jaar later dit ambt klakkeloos in een voorschrift opgenomen.

Deze toestand duurde voort tot 1 Febr.1950, daar bij PB van 31 Jan.1950 No 49, werd bepaald, dat de zee- en kustbewaking voortaan zou ressorteren onder de ALRI.

Sindsdien wordt de zeepolitie uitsluitend uitgeoefend door schepen van de ALRI. Schepen van de DP nemen daaraan niet meer uitsluitend deel.

Dit laat uiteraard onverlet alle in de Hoofdstukken 4 en 5, zomede in dit Hoofdstuk opgesomde opsporingsbevoegdheden van de daar genoemde ambtenaren.

De situatie is thans derhalve zodanig, dat geen schepen van de DP speciaal belast zijn met de politie ter zee. Doch dit neemt niet weg, dat de hogergenoemde onder de DP ressorterende ambtenaren te allen tijde van hun bevoegdheid tot opsporing van strafbare feiten kunnen en moeten gebruik maken.

Immers, ingevolge art.2 RS, art.39 HIR en art.324 RB zijn bedoelde ambtenaren *belast* met de opsporing van de strafbare feiten.

In de practijk maken zij van hun opsporingsbevoegdheid totaal geen gebruik. Dit is in strijd met de wet. Het is hun plicht dit wel te doen. De wetgever heeft juist deze ambtenaren belast met de opsporing der genoemde strafbare feiten, omdat het voor de ambtenaren van de Algemene Politie onmogelijk is in het zo uitgestrekte territoir van Indon. dit uitsluitend zelf te doen. Daarom zijn naast 'gewone' opsporingsambtenaren, o.m. deze 'buitengewone' ambtenaren daarmede tevens belast.

Het is derhalve de wettelijke plicht van de onderhavige ambtenaren van de DP om naast hun normale ambtsbezigheden, de genoemde strafbare feiten op te sporen. De werkzaamheden verbonden aan hun hoofdambt vormen voor hen de hoofdtaak, die welke zijn verbonden aan hun nevenambt (opsporingsambtenaar) hun neventaak.

In de practijk wordt hierop, zoals reeds gezegd, totaal onvoldoende aandacht geschonken. Wanneer een schip van de DP werkzaamheden verricht, hetzij voor de bebakening en/of kustverlichting, hetzij voor de hydrografie, hetzij een dergelijk schip goederen vervoert, hetzij een andere opdracht uitvoert, dienen alle op deze schepen aanwezige ambtenaren, die ingevolge de wet opsporingsbevoegdheid bezitten, deze te hanteren. Naast hun hoofdtaak, dient ingevolge de wet tevens hun neventaak te worden uitgeoefend.

Nooit kan b.v. een gezaghebber of een officier van een schip van de DP, hetwelk in een bepaald gebied is gestationneerd voor bebakeningswerkzaamheden, aanvoeren, dat hij niet belast is met de opsporing van strafbare feiten, aangezien zijn opdracht slechts luidt het uitoefenen van bebakeningswerkzaamheden en hij niet speciaal opdracht heeft ontvangen strafbare feiten op te sporen. Zijn wettelijke plicht is zulks wel te doen.

De onderhavige opsporingsambtenaren zijn door de aard hunner hoofdwerkzaamheden in de gelegenheid tal van strafbare feiten op te sporen, zonder dat zij hieraan veel tijd of moeite hebben te besteden.

Het is in het belang van de veiligheid en de openbare orde in het Indon. zeegebied, dat de onderhavige ambtenaren hun bedoelde neventaak zo veel mogelijk uitoefenen.

Ingevolge art. 180, lid 1, van het Reglement op de Rechterlijke Organisatie is de Procureur-Generaal het hoofd van de rechtspolitie in geheel Indon. en alszodanig belast met de zorg voor een spoedige en krachtdadige uitvoering van al hetgeen, betrekkelijk dat onderwerp, in de wettelijke bepalingen op de strafvordering is voorgeschreven, terwijl art. 181, lid 1, van dit Reglement de Proc.-Gen. bevoegd verklaart de administratieve ambtenaren, welke met de politie belast zijn, dienaangaande zodanige instructies te geven, als hij in het belang der justitie, tot opsporing en voorkoming van misdrijven of overtredingen en tot handhaving der openbare orde en rust, nodig zal achten.[27]

Het gedeelte van deze taak van de Proc.-Gen., voorzover betreft het politie toezicht ter zee en de handhaving van de veiligheid en de openbare orde in het Indon. zeegebied, is thans hoofdzakelijk in handen gelegd van Kepala Staf ALRI. Formeel oefent KSALRI dit toezicht uit namens de Proc.-Gen..

Het ligt op de weg van de Proc.-Gen. te bevorderen, dat de onderhavige ambtenaren van de DP meer dan tot nu toe is geschied, hun plicht tot het opsporen van strafbare feiten nakomen. De Proc.-Gen. is in zijn hoedanigheid van hoofd van de rechtspolitie bevoegd daartoe de nodige instructies te geven. Het is gewenst dat daartoe wordt overgegaan.

27 Zie Lemaire, Het recht in Indonesië, bladz. 150.

# DE HAVEN - EN LOODSDIENSTEN

*d*. Menjelenggarakan dinas kesjahbandaran dan kepanduan (loodsdienst).
*Vertaling*:
De verzorging van de haven- en loodsdienst.

Tevoren luidde dit punt: De haven- en loodsdiensten.

In dit Hoofdstuk zullen eerst worden behandeld de havendiensten, vervolgens de loodsdiensten.

Het antwoord op de vraag, wat zijn havenmeesters, vinden wij in art.4 van de 'Algemene instructie voor de havenmeesters', vastgesteld bij beschikking van de CZM[28], n.l. zij zijn 'ambtenaren, die behalve ten dienste der Regering, zijn aangesteld in het belang van handel en scheepvaart. Zij zijn mitsdien gehouden om aan de gezagvoerders van schepen op hun verzoek alle inlichtingen omtrent in Indon. bestaande bepalingen te geven, welke voor hen nodig zijn, om zich voor overtredingen en straffen te vrijwaren. Zij zullen bovendien alles in het werk stellen, om met inachtneming van 's Lands belangen en van de bestaande bepalingen, handel en scheepvaart behulpzaam te zijn'.

Uit kracht van hun hoofdbetrekking vervullen de havenmeesters 1e, 2e en 3e klasse, ieder op zijn standplaats of binnen het daartoe aangewezen ressort, de betrekking van ambtenaar schepentoezicht belast met de uitvoering van de 'Schepenordonnantie-1935', regelende het toezicht op de deugdelijkheid en veiligheid der koopvaardijschepen.

Van de diensten der terzake niet deskundige havenmeesters 4e en 5e kl., en dienstdoende havenmeesters, kan ten behoeve van dit toezicht slechts in weinige gevallen gebruik worden gemaakt.

De hms zorgen voor de inning van de baken- en loodsgelden, eventueel ook voor de overige inkomsten van scheepvaart. Zij zijn te-

28 Wegens verloren gaan van archiefstukken van het Hoofdkantoor van Scheepvaart gedurende de Japanse bezetting, zijn datum en nummer van deze beschikking niet meer te vinden. Deze instructie is opgenomen in de vóór de Tweede Wereldoorlog door genoemd Hoofdkantoor uitgegeven 'Voorschriften Havenmeesters', doch zonder vermelding door wie en wanneer vastgesteld.

vens scheepsmeter. De bhms zijn voorts superintendenten der bebakening en kustverlichting in hun ressort en, voorzover er in hun haven een loodsdienst is ingesteld, tevens belast met de superintendentie daarvan.[29]

Het zou buiten het bestek van dit geschrift vallen in te gaan op de interessante geschiedenis van de havenmeesterij in Indon.[30] Vermeld zij slechts, dat bij Publicatie van 28 Aug. 1818 No 32 (St No 61) door de Commissarissen-Generaal over Ned.-Indië werd gearresteerd een 'Reglement op het in- en uitgaan, ankeren, liggen en vertrekken der schepen op de reeden, en op de verpligtingen der

[29] Van Anrooy, bladz. 14 e.v..

[30] In zijn artikel 'Volkenrecht in vroeger Makassar' in het Tijdschrift 'Indonesië', 6e jaargang, 1953, No 5, behandelt Prof. Mr G. J. Resink o.m. de sjahbandar. Deze dient gezien te worden als een geheel aparte Indon. rechtsfunctionaris, die in de volkenrechtelijke sfeer zowel met besturende als regelgevende en rechtsprekende bevoegdheid was bekleed. (sjah = heer, bandar = haven). Hij was eerst in de tweede plaats havenmeester.
De Compagnie handhaafde de sjahbandars. Reeds vroeg stelde het Ned. gezag terzake bepalingen vast.
In de Statuten van Batavia, vastgesteld op 5 - 8 Juli 1642 door de GG A. van Diemen, is onder het hoofd 'Van den Ontfanger ende Licentmeester' bepaald:
'Opdat, sooveel doenlyck is, voorgecomen mach worden, den licent
'niet en werde gefraudeert, sal den licentmeester altyt een compe-
'tent getal goede dienaren tot recherche der incomende ende uyt-
'gaande goederen ende vaertuygen op den boom moeten houden.
'Den licentmeester sal oock met eenen waernemen 't ampt van saban-
'der, soo dat alle gesanten, gaende ende comende vreemdelingen hun
'toeganck ende adres, om in hun saecken voortgeholpen te worden,
'aen denselven sullen hebben.
'Ende sullen degene, die van hier met eenigh vaertuygh naar andere
'plaetsen willen verseylen, hun bevorens moeten voorsien van een
'behoorlycke pas, by den licentmeester geteyckent op verbeurte van
''t vaertuygh als ingelaeden coopmanschappen.
'Den licentmeester ofte sabandar sal oock met eenen als havenmees-
'ter syn gesagh hebben over 't leggen der gaende ende comende
'vaertuygen.'
Zie Ned.-Ind. Plakaatboek 1602-1811, door Mr J. A. van der Chijs, deel 1, bladz. 558. Uitgave Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen, 1855.
Op 8 Jan. 1664 werd door de GG J. Maetsuyker vastgesteld een Instructie voor den Haven-meester te Batavia. Zie Plakaatboek, deel 2, bladz. 371.

Havenmeesters en Gezaghebbers'.[31] Hierbij werden ingetrokken 'alle tot dusverre bestaan hebbende Wetten, Reglementen, gewettigde of ongewettigde, uitdrukkelijke of stilzwijgende gebruiken en gewoonten'.

Bij de ord. in St 1885 No 87 werd bovengenoemd reglement ingetrokken en buiten werking gesteld[32], terwijl daarbij werd vastgesteld het 'Algemeen Politiereglement voor Reeden, Ankerplaatsen en Havens in Nederlandsch-Indië'.[33]

Dit laatste Reglement werd bij de ord. in St 1905 No 547 buiten werking gesteld[34] en vervangen door het 'Algemeen Politiereglement voor Reeden in Nederlandsch-Indië', hetwelk op zijn beurt werd ingetrokken bij de ord. in St 1924 No 500, waarbij tevens werd vastgesteld het thans nog van kracht zijnde 'Algemeen Reglement voor Reeden en Vaarwaters in Nederlandsch-Indië', hetwelk kan worden aangehaald als 'Redenreglement 1925'.

Wijziging van dit Redenreglement 1925, hetwelk wel wordt genoemd 'de Grondwet van de havenmeesters', had plaats bij de ords. in St 1927 No 287, 1930 No 381, 1935 Nos 48 en 492 en 1938 Nos 200 en 393.

Alvorens verder te gaan met de opsomming van de wettelijke bepalingen betreffende de taken van de hms, dient vermeld te worden, dat het corps hms bestaat uit:

*1e.* beroepshavenmeesters, n.l. havenmeesters 1e klasse, 2e klasse 3e klasse, onderhavenmeesters, havenmeesters 4e klasse en 5e klasse;

*2e.* dienstdoende havenmeesters.

Ad. 1e. Deze, met uitzondering van die der 4e en 5e klasse, hebben tot standplaats die havenplaatsen, waar het scheepvaartverkeer en daarmede het toezicht op de scheepvaart van zodanige omvang is, dat

[31] In 1818 waren er hms in Batavia, Bantam, Pekalongan, Semarang, Grissee, Soerabaja, Soemenep, Amboina en Banka; allen officier bij de Koloniale Marine. Zie Almanak van Ned.-Indië voor het jaar 1818, onder Koloniale Marine.

[32] De toevoeging 'en buiten werking gesteld' was overbodig. Intrekking impliceert buiten werking stelling.

[33] In 1885 was een bhm te Batavia, Semarang, Soerabaja, Soemenep, Tjilatjap, Padang, Benkoelen, Olehleh, Tandjoeng Pinang, Muntok, Pontianak, Makassar, Amboina, Banda en Timor Koepang. Fungerende hms in 134 plaatsen. Zie Reg. Almanak voor Ned.-Indië, 1885, deel 2, bladz. 525 e.v..

[34] Bedoeld zal zijn intrekking.

voor een goede toepassing der diverse regelingen en voorschriften betrekking hebbende op de scheepvaart, een daartoe speciaal opgeleid nautisch ambtenaar onontbeerlijk moet worden geacht.[35]

Ingevolge het RB in St 1949 No 243 is de eis voor aanstelling tot onderhavenmeester het bezit van het diploma 1e stuurman Grote Vaart c.q. 1e officier DPN of daarmede gelijkstandige ontwikkeling, benevens ervaring, zomede speciale kennis betreffende de betrokken vaarwaters, zoals door KDP wordt bepaald. Bij plaatsing als zelfstandig havenmeester wordt de titel van havenmeester 3e kl. verleend. Voor benoeming tot havenmeester 2e kl. komen in aanmerking de havenmeesters 3e kl. die volledig geschikt worden geacht voor de hogere rang, dus voor het beheer van de 'zwaardere' havens, indien betrokkenen kunnen wijzen op een diensttijd als (onder-)havenmeester van tenminste 8 jaren.

Havenmeester 1e kl. is een keuze betrekking.

In verband met de vorming van negara's vóór de souvereiniteitsoverdracht, hebben tijdelijk bestaan de betrekkingen van Inspecterend-Havenmeester Grote Oost en Inspecterend-Havenmeester Sumatra. Hiervoor werden aangewezen havenmeesters 1e kl. met grote ervaring in de dienst.

Het instituut van havenmeester 4e en 5e kl. is na de souvereiniteitsoverdracht in het leven geroepen. Vóór 27 Dec. 1949 had de Republiek Indonesia (Djocja) in een aantal door Haar gecontroleerde kleine havens ambtenaren geplaatst, die belast waren met de werkzaamheden van havenmeester. Vóór de Tweede Wereldoorlog waren in deze havens, op een enkele uitzondering na, geen beroeps-, doch dienstdoende havenmeesters bescheiden.

Toen na de souvereiniteitsoverdracht de vraag moest worden beantwoord of in deze havens, evenals voorheen, dienstdoende havenmeesters zouden worden geplaatst dan wel de daar door de RI (Djocja) geplaatste functionarissen zouden worden gehandhaafd, werd door KDP ten gunste van deze laatste categorie beslist. Doch de moeilijkheid was toen, welke status aan deze personen moest worden gegeven. Beroepshavenmeester konden zij niet worden, omdat zij niet voldeden aan de aanstellingseisen die daarvoor gelden. De oplossing was voor hen een nieuwe categorie beroepshavenmeesters in het leven te roepen, n.l. havenmeesters 4e en 5e kl., met veel lager aanstellingseisen dan die voor de havenmeesters 1e, 2e en 3e klasse, c.q. onderhavenmeesters.

In de practijk voldoet dit nieuwe instituut niet aan de gekoes-

[35] Van Anrooy, bladz. 14.

terde verwachtingen, hoofdzakelijk op grond van gebrek aan de terzake vereiste kennis en bekwaamheid.

Ad. 2e. In de overige havens van enig belang zijn dienstdoende havenmeesters aangesteld, waartoe bij voorkeur ambtenaren van de Dienst der In- en Uitvoerrechten en Accijnzen en lagere bestuursambtenaren worden genomen.[36]

Ook kwam het vóór de 2e Wereldoorlog voor dat een loods tevens dd.onderhavenmeester was.

Bij de GBen van 2 Nov. 1920 No 43 (Bijblad No 9629), van 30 Aug. 1925 No 19 (Bijblad No 10895) en van 22 Maart 1938 No 30 (Bijblad No 13985) werden de ambtscostuums voor de hms vastgesteld.

Bij besluit van KDP van 18 Juli 1951 No T.H/J.Z. 1/5/44 werden deze GBen ingetrokken en werden de costuums opnieuw vastgesteld, met terugwerkende kracht tot 1 Jan. 1950.

KDP baseerde zijn bevoegdheid terzake op het Regerings omslagvel van 5 Nov.1949 No 26304/A sch 20, waarbij het Hoofd van het Departement van Scheepvaart gemachtigd werd de kledingvoorschriften van het personeel van de onder hem ressorterende diensten vast te stellen.

Deze bevoegdheid is overgegaan op de Menteri Perhubungan. Ingevolge het in Hfdst.2 genoemde besluit van de Minister van Verbindingen, Energie en Openbare Werken van 28 Jan. 1950 No 307/P/PT, worden de wettelijke bevoegdheden van het voormalige Hoofd van het Dept. van Scheepvaart in de practijk, onder de bevelen en het oppertoezicht van genoemde Minister, uitgeoefend door KDP.

Dit betekent, dat in casu KDP wel bevoegd was de costuums vast te stellen, doch het was juister geweest, indien in het hoofd van het besluit van KDP was gelet op het genoemde ministeriele besluit van 28 Jan. 1950.

Regelen met betrekking tot de taak van de bhms t.a.v. het verrichten van militaire diensten in tijd van oorlog, oorlogsgevaar of andere buitengewone omstandigheden, zijn opgenomen in de ord. in

[36] Op 1 Jan. 1953 waren 111 dd. hms en 12 dd. ohms aangewezen. Prof. Logemann vermeldt in zijn hogeraangehaald boek 'Over de theorie van een stellig staatsrecht' in noot 2 op bladz. 94: 'Fungerend havenmeester schijnt alleen aan te duiden, dat het ambt als nevenambt wordt bezet. 'Fungerend' had moeten zijn 'dienstdoend'. Bovendien is er geen schijn, doch werkelijkheid.

St 1939 No 624, welke ord. werd bekrachtigd bij de AMvB in St 1940 No 49. Ter uitvoering van deze ord. werden bij de reg. ver. in St 1939 No 625 vastgesteld 'Voorschriften betreffende de militairisatie van beroepshavenmeesters en van de Europese loodsen (loodsen 1e kl.) in Indonesië', gewijzigd bij de reg. ver. in St 1941 Nos 16 en 333.

Krachtens de Hem bij art. 1 van deze ord. verleende bevoegdheid, werden de bhms door de GG in Mei 1940 aangewezen voor het verrichten van militaire diensten.

Een korte, artikelsgewijze behandeling van 'Redenreglement 1925' volgt thans.

Art. 1. Dit geeft in lid 1 begripsbepalingen van rede, schip, havenmeester, gezagvoerder, opvarenden en buitengaats.

Rede: havens en rivieren, welke tot lig- of ankerplaats dienen, ligplaatsen aan los- en laadhoofden, kaden en steigers en andere gebruikelijke ligplaatsen van schepen, zomede het zeegebied bestemd als ligplaats voor schepen, welke in verband met hun diepgang of anderszins, niet kunnen komen binnen de grenzen der gebruikelijke ligplaatsen.

Wat is te verstaan onder 'zeegebied' geeft art. 1, lid 2, van de 'Kringen-ord. 1939' aan, n.l. de Indon. territoriale zee, benevens het aan de landzijde van de territoriale zee gelegen gedeelte van: a. de kustzee, b. het watergebied van baaien, zeearmen, rivier- en kanaalmondingen.

De tekst van het 1e lid van art. 1 van het Redenreglement werd, zoals deze thans luidt, vastgesteld bij de ord. in St 1935 No 48. Hierbij werd het begrip 'rede' aldus aangevuld, dat ook het bedoelde zeegebied voortaan onder dit begrip valt. De grond hiervoor was, dat het dikwijls voorkwam, dat schepen, welke om enige reden niet ter rede konden komen, ingevolge art. 4, lid 1 of 2, van het Redenreglement, door de hm een bepaalde plaats buiten die rede werd aangewezen, waar die schepen ligplaats konden nemen, in welk geval zij krachtens het bepaalde in het 3e lid van laatstgenoemd art., toch waren onderworpen aan de beginselen van het reglement. Waar de scheepvaart van de voor elk bijzonder geval vereiste aanwijzingen hinder en oponthoud kon ondervinden, kon het, mede ten behoeve van het door de hm uit te oefenen toezicht en de vereiste contrôle, voor bepaalde havens gewenst zijn, dat als ligplaats voor de bedoelde schepen een speciaal zeegebied buiten de eigenlijke rede werd bestemd, waar door die schepen steeds ligplaats moet worden genomen.[37]

Schip: alle schepen, vaartuigen, vlotten en dergelijke vervoermiddelen te water.

De vraag kan worden gesteld, wat het verschil is tussen een schip en een vaartuig. De wet geeft hierop geen antwoord.

In art. 1, lid 1, van de SO wordt als definitie van schip gegeven: een schip of vaartuig, alsmede een baggerwerktuig, ......... uitgezonderd watervliegtuigen, vlotten en vaartuigen die uitsluitend door middel van riemen, pagaaien of boomstokken worden voortbewogen.

In van Dale's Nieuw Groot Woordenboek der Nederlandse Taal, 7e druk, 1950, wordt voor schip vermeld: 'vaartuig van enigszins aanzienlijke afmetingen, bep. voor de zeevaart'. Terwijl aldaar o.a. als betekenis van vaartuig is gegeven: '(Soms in tegenstelling met schip) alg. bep. voor een klein schip, schuit of sloep; inlandse vaartuigen'.

Het verschil tussen schip en vaartuig zal derhalve gelegen zijn in de grootte.

Havenmeester: de beroepshavenmeester, de dienstdoende havenmeester of de dienstdoende onderhavenmeester.

Gezagvoerder: de gezagvoerder of de persoon die hem vervangt.

Opvarenden: allen, die zich aan boord bevinden, met uitzondering van de gezagvoerder.

Buitengaats: alle zeegebied met uitzondering van gebied binnen vastgestelde redegrenzen, gebruikelijke reden en betonde of bebakende toegangen tot rivieren of binnenwateren.

Lid 2 van art. 1 bepaalt, dat de grenzen van reden voor zoveel nodig door de GG (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) worden vastgesteld. Deze grenzen zijn vastgesteld bij GB in St 1937 No 622, nadien gewijzigd en aangevuld bij GB in St 1938 No 143; 1939 Nos 244, 548, 650 en 697; 1941 Nos 106, 324 en 517; 1942 No 17; 1946 No 50; 1947 Nos 61 en 144; 1948 Nos 277 en 336; 1949 Nos 88, 235, 303, en 322, zomede bij de besluiten van de Minister van Verbindingen van 2 Febr. 1952 No. T. 1/1/20 en van 2 Mei 1952 No. T. 1/3/16.[38]

Art. 2. De hms zijn belast met de toepassing en de handhaving, benevens het toezicht op de naleving van dit reglement. Zij zijn bevoegd daarbij ondergeschikte ambtenaren namens hen te doen handelen.

[37] Bijlagen Handelingen Volksraad, Zitting 1934-35, Ond. 98, Stuk 3, MvT.

[38] Dit laatste besluit vermeldt ten onrechte dat de laatste wijziging plaats had bij het RB in St 1949 No 303.

Deze opdracht aan de hms impliceert de opsporing van feiten, welke bij het Reglement strafbaar zijn gesteld. Dit geldt ook t.a.v. de ondergeschikte ambtenaren, welke namens hen handelen, b.v. een redeopzichter, wanneer deze een daartoe strekkende opdracht van de hm heeft bekomen.

Deze opsporingsbevoegdheid vindt haar grond in art. 2, sub 4c, van het RS, art. 1, sub 5e, jo art. 39, sub 5e, van het HIR en art. 324, sub B 4e, van het RBg, waarin is bepaald, dat met het opsporen van strafbare feiten zijn belast alle personen in zaken, bij bijzondere voorschriften aan hun waakzaamheid toevertrouwd.

Art. 3 verplicht alle schepen hun natievlag te tonen bij aankomst of vertrek van een rede, bij verhalen, verzeilen of verstomen ter rede en gedurende de tijd, dat de GG zich aldaar bevindt. Hier zal thans instede van GG moeten worden gelezen de President van de RI en niet de Menteri Perhubungan, aangezien hier sprake is van een eerbetoon t.a.v. de hoogste in den Lande.

Van deze verplichtingen zijn vrijgesteld vlotten, visservaartuigen en vaartuigen, minder dan 20 $M^3$ bruto metende.

Deze beperking van minder dan 20 $M^3$ zal betrekking hebben op vissersvaartuigen en op andere vaartuigen, aangezien vissersvaartuigen en vaartuigen tussen komma's zijn geplaatst, zodat deze vaartuigen hier als een collectiviteit zijn te beschouwen.

Voorheen was de restrictiegrens 30 $M^3$. Bij de ord. in St 1927 No 287 werd deze verlaagd tot 20 $M^3$.

Art. 4 bepaalt in lid 1, dat schepen komende met het doel om te laden, te lossen, water, levensmiddelen of brandstof dan wel reizigers of andere personen in te nemen of te ontschepen, orders te ontvangen, of om gesloopt te worden, verplicht zijn een ligplaats in te nemen binnen de redegrenzen, tenzij de hm anders vergunt of beveelt of bijzondere voorschriften wegens de toestand van het schip of de aard der lading anders bepalen.

Bij de ord. in St 1935 No 48 werden in dit lid ingevoegd 'levensmiddelen' en 'orders te ontvangen'. Deze aanvulling was nodig om aansluiting te verkrijgen met art. 2, lid 3, van de Bakengeldordonnantie(St 1924 No 228).[39] Deze laatste ord. is vervangen door de 'Bakengeldordonnantie-1935' (St No 468).

Lid 2 verbiedt een schip, dat in brand staat of dat in gevaar van zinken verkeert, ter rede te komen. Het moet door de gezagvoer-

[39] Bijlagen HandVolksraad, Zitting 1934-35, Ond. 98, Stuk 3, MvT.

der gebracht worden op een door de hm aan te wijzen plaats.

Lid 3 bepaalt, dat de schepen, welke om de in lid 1 en 2 genoemde redenen een ligplaats buiten de rede-grenzen innemen, niettemin aan de voorschriften van dit reglement zijn onderworpen.

Lid 4 is toegevoegd bij de ord. in St 1935 No 48. Het verbiedt:

1e. personen of goederen afkomstig van de wal te brengen naar een schip;

2e. idem van een schip te brengen naar de wal;

indien het schip, gekomen met het doel omschreven in lid 1, ligplaats heeft genomen buiten de redegrenzen, tenzij dit is geschied met vergunning of op bevel van de hm, of krachtens de in lid 1 bedoelde voorschriften.

De invoeging van dit 4e lid was nodig om te verhinderen, dat schepen, komende met het doel om te laden, ligplaats kozen buiten de territoriale wateren en daar de lading overnamen, om zodoende loods- en bakengeld uit te sparen. Dit was in de practijk voorgekomen. Tegen deze schepen zelf was wettelijk niet op te treden. Daarom was het aangewezen middel om dit euvel te bestrijden door het brengen van lading en personen naar het schip, c.q. halen van het schip, dat zonder vergunning van de hm buiten de redegrenzen ligplaats heeft genomen, te verbieden en tegen de overtreding daarvan straf te bedreigen.[40]

Art.5, lid 1. De hm is bevoegd, met inachtneming van de terzake bestaande bijzondere wettelijke voorschriften, de ter rede komende schepen een ligplaats aan te wijzen of te bevelen deze te veranderen. De betrokken gezagvoerders zijn gehouden aan deze aanwijzingen en bevelen stipt en onverwijld gevolg te geven.

Deze laatste bepaling t.a.v. de gezagvoerders werd toegevoegd bij de ord. in St 1930 No 381. Er bestond behoefte aan, temeer waar op alle andere bepalingen en voorschriften van het reglement reeds een sanctie was gesteld.

De strafbedreiging werd opgenomen in art.25, lid 4, sub B, van het reglement.[41]

Lid 2. Ter rede liggende schepen mogen, behalve in gevallen van brand of gevaar van zinken, slechts van ligplaats veranderen met vergunning van de hm, dewelke tot wederopzeggens verleend kan worden en waaraan door de hm voorwaarden kunnen worden verbonden.

Lid 3. Bij aan- en ontmeren van schepen, bij het door middel van

40 Bijlagen Hand. Volksraad, Zitting 1934-35, Ond.98, Stuk 3, MvT.
41 Bijlagen Hand. Volksraad, Zitting 1930-31, Ond.98, Stuk 3, MvT.

trossen, voortstuwers, zeilen dan wel sleepboten of op andere wijze van plaats veranderen, en bij gevaar voor aanvaring of aandrijving, moeten de door de hm in het belang van orde en veiligheid gegeven aanwijzingen gevolgd worden.

De huidige tekst van deze leden 2 en 3 werd vastgesteld bij de ord.in St 1930 No 381.Hierbij werden aan lid 2 toegevoegd de woorden: 'aan deze vergunning, die tot wederopzeggens verleend kan worden, kunnen door de havenmeester voorwaarden verbonden worden', terwijl in lid 3 werden ingevoegd de woorden:'of op andere wijze'. Hierdoor werd beoogd het de hms mogelijk te maken aanwijzingen te geven t.a.v. alle zich in de havens bewegende prauwen en daarbij voorwaarden te stellen op poene van intrekking ener eventueel verleende doorlopende vergunning tot verandering van ligplaats,c.q.op poene van zwaardere voorwaarden, b.v. het doorlopend verplicht gebruik van sleepboten. Een en ander was nodig ten einde beter orde op de bewegingen der laadprauwen in de havens (in het bijzonder in de haven van Tg.Priok) te kunnen stellen dan tot dusverre mogelijk bleek.[42]

Art.6 verplicht de hm, zodra een schip op of nabij een rede ligplaats heeft ingenomen, de gezagvoerder ter invulling een praaibrief toe te zenden. Deze brief moet door de gezagvoerder volledig en naar waarheid ingevuld en eigenhandig worden ondertekend.

De brief wordt aangeboden in de Indon., Ned., Franse, Engelse of Duitse taal.

Een en ander is niet van toepassing op schepen varende op een Indon. scheepspas of een daarvoor tijdelijk in de plaats tredende vergunning, op binnenschepen en vlotten en op vreemde zeevissersvaartuigen, welke in Indon. zijn geregistreerd. Deze uitzondering werd aldus vastgesteld bij de ords. in St 1935 No 492 en 1938 No 200. Deze nadere vaststelling hield verband met de totstandkoming van de 'Zeebrieven- en Scheepspassenordonnantie' (St 1935 No 492) en met de voorzieningen met betrekking tot het politioneel toezicht ter zee,waarbij wijzigingen werden aangebracht in de 'Kringen-ord. 1939' en enige daarmee samenhangende wettelijke bepalingen (St 1938 No 200).[43]

Art.7 verplicht de gezagvoerder van een Indon. schip hetwelk vaart

[42] Bijlagen Hand. Volksraad, Zitting 1930-31, Ond.42, Stuk 3, MvT.
[43] Bijlagen Hand. Volksraad,Zitting 1934-35, Ond.176, Stuk 3, MvT, bladz.14 en 15. Zitting 1937-38, Ond.175,Stuk 3, MvT.

op een zeebrief en van elk koopvaardijschip onder vreemde vlag, de scheepspapieren aan de hm in bewaring te geven.

T.a.v. de gezagvoerder van een Indon. schip varende op een jaarpas of witte kleine pas geldt, dat hij deze papieren in persoon bij de hm moet brengen. De hm kan echter toestaan, dat de scheepspapieren van deze schepen van 100 of meer $M^3$ bruto inhoud door een daartoe door de gezagvoerder aangewezen persoon bij hem worden gebracht.

De scheepspapieren blijven bij de hm in bewaring totdat de akte van uitklaring wordt uitgereikt.

De hm kan desverlangd toestaan, dat deze papieren worden overgegeven aan de consulaire ambtenaar van de Staat waartoe het schip behoort en bij hem blijven berusten totdat de akte van uitklaring wordt getoond.

Onder scheepspapieren wordt verstaan:

*a*. de zeebrief, scheepspas of ander geldig bewijs van nationaliteit;
*b*. de meetbrief of verklaring omtrent de inhoud;
*c*. de monsterrol of bemanningslijst;
*d*. de gezondheidspas en het gezondheidsboek;
*e*. de laatst verleende akte van uitklaring;
*f*. de originele certificaten betreffende de deugdelijkheid van schip en uitrusting.

De tekst van lid 2 van het onderhavige art. onderging wijziging en aanvulling bij de ords in St 1935 Nos 48 en 492.

Art. 8 regelt wanneer een schip naar buitengaats mag vertrekken.

Een Indon. schip varende op een zeebrief en elk koopvaardijschip onder vreemde vlag mogen vertrekken wanneer de hm een akte van uitklaring heeft afgegeven.

Een Indon. schip varende op een jaarpas of witte kleine pas mag vertrekken wanneer de hm een vergunning tot vertrek heeft afgegeven, welke vergunning door hem op de scheepspas of op een daaraan gehecht stuk wordt geschreven.

Een zeer belangrijk voorschrift behelst lid 3, n.l. dat de akte van uitklaring of vergunning tot vertrek slechts mag worden verleend, nadat de hm gebleken is, dat gezagvoerder voldaan heeft aan alle verplichtingen voor hem voortvloeiende uit het Redenreglement en andere, zowel algemene als plaatselijke verordeningen of voorschriften, met uitzondering van die vastgesteld bij en krachtens de 'Schepenordonnantie-1935', of dat, voor zoveel zulks is toegelaten zijn aansprakelijkheid terzake door anderen is overgenomen.

De akte van uitklaring en de vergunning tot vertrek vervallen indien het schip niet binnen 24 uren na het verlenen daarvan de rede heeft verlaten.

Een andere hoogst belangrijke bepaling is, dat geen akte van uitklaring of vergunning tot vertrek mag worden verleend aan een schip, dat krachtens de SO wordt aangehouden. Deze laatste bepaling werd toegevoegd bij de ord. in St 1927 No 287, in verband met de invoering van de 'Schepenordonnantie-1927'.[44]

Wij zien hier, dat de hm het afgeven van een akte van uitklaring of vergunning tot het vertrek niet mag weigeren wanneer de gezagvoerder niet heeft voldaan aan de voorschriften van de SO, doch wel wanneer het schip krachtens deze ord. wordt aangehouden.

Ingevolge art.1, lid 1, van het 'Redenreglement 1925' zijn havenmeester: de beroepshavenmeester, de dienstdoende havenmeester of de dienstdoende onderhavenmeester.

Krachtens art.3, lid 2, van de SO zijn de beroepshavenmeesters ambtenaren van het schepentoezicht op hun standplaats.

Een bhm kan mitsdien optreden in 2 hoedanigheden, n.l. als hm in de zin van het onderhavige reglement en als ambtenaar van het schepentoezicht, doch een dd.hm kan slechts handelen in de eerstgenoemde qualiteit.

Een bhm kan derhalve in een voorkomend geval eerst, krachtens art.21 van de SO, in zijn hoedanigheid van ambtenaar van het schepentoezicht, een onveilig schip aanhouden, en vervolgens in zijn qualiteit van hm in de zin van het Redenreglement de akte van uitklaring of de vergunning tot vertrek weigeren. Een dd.hm daarentegen kan, wanneer hij mocht constateren, dat een schip niet voldoet aan de bij de SO gestelde eisen, het schip niet aanhouden op grond van deze laatste ord., weshalve hij de akte van uitklaring of vergunning tot vertrek niet zal kunnen weigeren. Wel zal hij teneinde vertrek van het schip te beletten, tijdig een telegrafische opdracht van de ambtenaar schepentoezicht of van KDP, tot aanhouding ingevolge de SO, kunnen uitlokken.

Lid 4 art.8 bepaalt nog, dat de schepen met verlof van de hm zich op rivieren en/of binnenwateren mogen begeven en tijdelijk een rede mogen verlaten voor hulp aan in nood verkerende schepen, zonder akte van uitklaring of vergunning tot vertrek.

Art.9 geeft voorzieningen ingeval op de rede schade is toegebracht

[44] De 'Schepenordonnantie-1927' is vervangen door de 'Schepenordonnantie-1935'.

aan eigendom van enige Staat of van particulieren De hm kan de gezagvoerder van het betrokken particulier schip verplichten vóór het vertrek schadevergoeding te betalen, of ten kantore van de hm persoonlijke of zakelijke zekerheid terzake neer te leggen.

Voorzover de schade aan een schip is toegebracht, moet bij de beoordeling het bepaalde in titel 6 van het 2e boek van het WvK in acht worden genomen, welke titel handelt over aanvaring.

Art. 10. Indien terzake van overtreding van dit reglement of andere wettelijke bepaling proces-verbaal is opgemaakt, kan de bhm, en op plaatsen waar geen bhm bescheiden is, het Hoofd van plaatselijk bestuur, de gezagvoerder verplichten vóór vertrek van het schip te zijnen kantore een geldsom neer te leggen ten bedrage van het maximum der door de rechter mogelijk op te leggen boete, of voldoende zekerheid te stellen.

Art. 11 geeft de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) de bevoegdheid vrijstelling te verlenen van de in de artt. 7 en 8 genoemde voorschriften, onder door hem vast te stellen voorwaarden.

In de praktijk wordt deze verleend aan in geregelde lijndienst varende schepen.

Deze vrijstelling is geschorst indien en voor zolang het schip ingevolge de SO wordt aangehouden.

Art. 12 verbiedt, behoudens het lossen van saluutschoten, zonder toestemming van de hm op de rede met vuurwapens te schieten of vuurwerk te ontsteken.

Art. 13 geeft uitvoerige voorschriften t.a.v. voorkoming en bestrijding van brand aan boord van schepen. De hm zijn grote bevoegdheden toegekend. Hij is belast met de leiding bij het blussen van brand.

Art. 14 behelst voorschriften ter voorkoming van zinken van een schip en t.a.v. gezonken schepen ter rede. De hm is o.m. bevoegd te bevelen, dat een gezonken schip wordt gelicht of weggeruimd.[45]

[45] Ten aanzien van gezonken schepen wordt gewezen op art. 20 BAR - welk reglement geldt voor alle rivieren en binnenwateren in Indon., met inbegrip van de betonde of bebakende toegangen van uit zee - waarin is bepaald, dat gezonken vaartuigen en in het algemeen in het vaarwater geplaatste voorwerpen, welke belemmerend zijn voor het scheepvaartverkeer, van bestuurswege op kosten van de eigena-

Art. 15. De gezagvoerder of eigenaar is verplicht te zorgen, dat steeds voldoende personeel aan boord is om het schip van ligplaats te doen veranderen op een daartoe strekkend bevel van de hm.

Art. 16 verbiedt het op een rede of elders langs de kust in vaarwaters van minder dan 10 vadem diepte ballast te werpen.

Art. 17 verbiedt het belemmeren van de vaart ter rede.

Art. 18 bepaalt, dat schepen en vaartuigen niet langszijde van in beweging zijnde schepen mogen komen, tenzij zulks nodig is voor het uitbrengen van trossen of het slepen dier schepen, of daartoe door de hm vergunning is verleend. Dit verbod is niet van toepassing op schepen en vaartuigen rechtstreeks behorende tot enige tak van 's Lands dienst.

De afzonderlijke vermelding van vaartuigen in dit art. is overbodig, omdat op grond van art. 1 onder schepen ook vaartuigen zijn begrepen.

Art. 19 verbiedt aan andere personen dan het personeel van de DP loodslichtschepen, lichtschepen, bakens, boeien, tonnen, peilschalen en andere werken los te maken of te blussen en houdt meerdere bepalingen in ter bescherming van deze zaken.

De tekst van dit art. werd opnieuw vastgesteld bij de ord. in

ren gelicht of weggeruimd worden, indien zulks niet door hen binnen een van bestuurswege gestelde termijn wordt verricht.
Art. 25 BAR bepaalt, dat de inhoud van dit reglement niet belet de handhaving van bijzondere bepalingen, met betrekking tot de vaart in havens, op rivieren en binnenwateren of gedeelten daarvan door ter plaatse bevoegde autoriteiten gemaakt of nog te maken.
Terzake is van toepassing de 'Keur tegen het beschadigen van wateren van bevloeiingswerken van openbaar nut', vastgesteld bij Publicatie van de GG in St 1854 No 95, gewijzigd bij de ord. in St 1904 No 202 jo art. 6, sub 14e, van het KB in St 1917 No 497, waarvan art. 6, sub 12e, bepaalt, dat onder beschadiging van waterwerken ten deze zijn begrepen het doen zinken of het gezonken laten van vaartuigen in de havens, kanalen, grachten en waterleidingen. De gezonken vaartuigen moeten bij eerste aanzegging worden opgeruimd of worden op kosten van de eigenaar opgeruimd op last van de politie of van degenen, die over 's Lands waterwerken beheer of toezicht voeren.

St. 1935 No 48, aangezien de tevoren bestaande bepalingen voor het beoogde doel niet streng genoeg waren.[46]

Onder 'het personeel van de DP' zal moeten worden verstaan het daartoe bevoegde personeel, dus niet ieder tot dit personeel behorende persoon.

Art. 20 is ingetrokken bij de ord. in St 1938 No 393. Het hield voorschriften in t.a.v. het naar een Gouvernementsziekeninrichting aan de wal vervoeren van zieke schepelingen. De gezagvoerder moest voor de verpleeg- en andere kosten bij de hm zekerheid stellen. Deze voorschriften waren niet van toepassing op schepelingen van aan het Rijk of aan den Lande behorende schepen en van vreemde oorlogsschepen.

Dit art. verviel aangezien het daarin vervatte voorschrift, dat gedeeltelijk verouderd en gedeeltelijk door de 'ordonnantie op de terugzending van achtergebleven schepelingen' (St 1938 No 393) overbodig was geworden, geen behoefte meer bestond.[47]

Art. 21 verbiedt het ter rede overboord zetten van een lijk. De hm kan in bijzondere gevallen toestaan, dat een lijk buiten de rede wordt gebracht en aldaar op de bodem van de zee wordt neergelaten. Het zonder toestemming van de hm aan wal brengen van een lijk is verboden.

Een vreemde bepaling bevat lid 4, n.l. dat dit art. ook van toepassing is op 'de lijken van grote dieren, zoals varkens, schapen geiten, runderen, paarden, enz.'. De strafrechter zal dus eventueel hebben uit te maken of b.v. het lijk van een hond een lijk van een groot dier is. Waar is de grens?

Art. 22 kent de hm een ver gaande bevoegdheid toe. Hij is n.l. gerechtigd zich te allen tijde aan boord van een schip ter rede te begeven, teneinde zodanige onderzoekingen aangaande schip, lading, bemanning als anderzins te doen, als hem voorgeschreven zijn of hem nodig voorkomen. Gelijke bevoegdheid wordt hier toegekend aan de inspecterende ambtenaren van de DP.

Lid 2 van het onderhavige art. bepaalt nog, dat aan het Rijk of aan den Lande behorende schepen en vaartuigen, zomede vreemde oor-

[46] Bijlagen Hand. Volksraad, Zitting 1934-35, Ond. 98, Stuk 3, MvT, bladz. 5.
[47] Bijlagen Hand. Volksraad, Zitting 1937-38, Ond. 196, Stuk 3, MvT, bladz. 7.

logsschepen van dit recht tot onderzoek zijn uitgezonderd. Was met 'het Rijk' bedoeld 'het Rijk in Europa' of het gehele Koninkrijk der Nederlanden minus Ned.-Indië?Dit blijkt niet. Doch wat ook 'de betekenis was van 'aan het Rijk behorende schepen', zeker is dat zij gerechtigd waren tot het voeren van de Ned. vlag.

In dit verband vraagt de aandacht art.8,lid 3, van de Overgangsovereenkomst behorende bij de RTC bepalingen. Dit artikellid bepaalt,dat waar de,op grond van lid 1 van genoemd art.8, van kracht gebleven wettelijke regelingen en administratieve voorschriften, betrekking hebben op schepen, die gerechtigd zijn tot het voeren van de Ned. vlag, zij gelijkelijk betrekking hebben op schepen, die gerechtigd zijn tot het voeren van de Ned.vlag en die welke gerechtigd zijn tot het voeren van de vlag van de RI.

Het onderhavig voorschrift van art.22,lid 2, van het Redenreglement is van kracht gebleven ingevolge art.8, lid 1, van genoemde Overgangsovereenkomst, aangezien het niet onverenigbaar is met de souvereiniteitsoverdracht (het doet niet te kort aan de souvereiniteit van een Staat wanneer een wettelijke bepaling van deze Staat bepaalde schepen van een andere Staat van het onderhavige onderzoek uitsluit), niet met de bepalingen van het Uniestatuut, niet met de bepalingen van de Overgangsovereenkomst en niet met de bepalingen van enige andere overeenkomst tussen Ned. en Indon. gesloten.

Conclusie: van het onderhavige onderzoek door de hm blijven uitgesloten de aan het Koninkrijk der Nederlanden behorende schepen. In het midden wordt gelaten of hieronder slechts vallen schepen toebehorende aan het Rijk in Europa of ook die welke toebehoren aan Suriname en de Ned.Antillen.

Art.23, lid 1, geeft de hm eveneens grote bevoegdheden. Hij is bevoegd, ten koste en gevare van de overtreders, indien mogelijk en raadzaam na voorafgaande waarschuwing, en desvereist met geweld, te doen wegnemen of beletten en doen verrichten, al wat in strijd met dit reglement of met de krachtens dit reglement door hem uitgevaardigde bevelen is of wordt gedaan of nagelaten. De kosten moeten vóór het vertrek van het schip zijn voldaan, tenzij er voldoende borgtocht is gesteld.

Hieronder valt b.v. het geval dat een gezagvoerder verhindert, dat de hm een onderzoek aan boord instelt op grond van art.22, lid 1.De gezagvoerder doet dan iets hetgeen in strijd is met dit reglement, want de hm is gerechtigd aan boord te gaan, hetgeen impliceert, dat de gezagvoerder hem toegang moet geven. De hm kan dan

beletten hetgeen door de gezagvoerder wordt gedaan, n.l. het beletten dat de verhindering om aan boord te komen, voortgang vindt.

Lid 2 verklaart de hm bevoegd: 1e het vertrek te verhinderen in de gevallen waarin dit strijdig zou zijn met dit reglement of met andere verordeningen; 2e het vertrek te verbieden, zo nodig te verhinderen, niettegenstaande reeds een uitklaring of vergunning is verleend of vrijstelling is verleend van de in de artt.7 en 8 genoemde voorschriften, indien blijkt, dat de uitklaring of vergunning werd verleend in strijd met de voorschriften van dit reglement, of hij het vrijgestelde schip, indien de vrijstelling niet bestond, geen acte van uitklaring of vergunning tot vertrek zou hebben verleend.

De huidige tekst van lid 2 werd vastgesteld bij de ord. in St 1927 No 287.

Lid 3 geeft de hm de bevoegdheid, in de in lid 1 en 2 genoemde gevallen, gewapende hulp in te roepen bij de hoofden van politie of commandanten van Ned. oorlogsschepen.

Instede van Ned. oorlogsschepen moet na de souvereiniteitsoverdracht worden gelezen: Indon. oorlogsschepen. Het is onverenigbaar met deze overdracht, dus met de souvereiniteit van een Staat, in casu het Koninkrijk der Nederlanden, wanneer een orgaan van een andere souvereine Staat zonder meer, in gevallen als hier bedoeld, gewapende hulp kan inroepen van commandanten van oorlogsschepen van eerstbedoelde Staat, n.l. van Nederland. De Indon. wet kan zonder meer deze Ned. commandanten daartoe niet verplichten.[48]

Het onderhavige art. bepaalt nog, dat de in lid 1 en 2 aan de hm gegeven bevoegdheden geen betrekking hebben op aan het Rijk of aan den Lande behorende schepen en vaartuigen en op vreemde oorlogsschepen. Hetgeen bij art.22, lid 2, is vermeld t.a.v. aan het Rijk behorende schepen, geldt ook hier. Derhalve hebben de in lid 1 en 2 van art.23 aan de hm toegekende bevoegdheden geen betrekking op aan het Koninkrijk der Nederlanden toebehorende schepen of vaartuigen.

Art.24 geeft het Hoofd van plaatselijk bestuur en de hoofdcommissaris van politie de bevoegdheid, in het belang van orde en veiligheid, aan een of meer opvarenden het verlaten van een schip te verbieden of daaraan voorwaarden te verbinden. In spoedgevallen heeft de hm deze bevoegdheid.

[48] Dit zou wel mogelijk zijn indien zulks bij verdrag tussen Ned. en Indon. zou zijn geregeld.

Art.25, lid 1, bepaalt, dat voorzover de in dit reglement omschreven verplichtingen komen te rusten op een naamloze vennootschap of andere rechtspersoon, deze worden geacht te zijn opgelegd aan de bestuurders daarvan.

De leden 2 t/m 6 houden strafsancties in, n.l.:
lid 2 stelt op een aantal overtredingen boete van max.50 rupiah;
lid 3 idem boete van max.100 rupiah;
lid 4 idem boete van max.500 rupiah;
lid 5 idem hechtenis van max.3 maanden of boete van max.50 rupiah, waarbij is bepaald,dat bij overtreding van art.4, lid 4, het schip met behulp waarvan de overtreding is begaan, kan worden verbeurd verklaard;
lid 6 idem boete van max.2 rupiah voor elke kubieke meter bruto inhoud van het schip.

Krachtens lid 7 worden de bij dit reglement strafbaar gestelde feiten beschouwd als overtredingen.

Art.26 bepaalt, dat voor de betaling der krachtens dit reglement gemaakte kosten, het schip verbonden en executabel is.

Regelen t.a.v. de toelating van oorlogsschepen van vreemde mogendheden met de in rust aan boord zich bevindende luchtvaartuigen binnen het rechtsgebied van Indon., Suriname en Curaçao, zijn vastgesteld bij KB in St 1937 No 188. Ingevolge het GB in St 1937 No 189 trad dit KB voor Indon. in werking op 14 April 1937.

Voorschriften ter uitvoering van bedoelde Regelen werden vastgesteld bij reg.ver. in St 1937 No 535, dewelke kunnen worden aangehaald als 'Uitvoerings-voorschriften toelatingsbesluit vreemde oorlogsschepen'. Zij traden in werking op 29 Sept.1937, ingevolge art.10 jo art.2 van de ord. in St 1937 No 534.

In deze Uitvoerings-voorschriften zijn aan de hms, zowel de bhms als de dd.hms, verschillende bemoeienissen opgedragen.

Art.375, lid 1, WvK bepaalt, dat voor elk schip ten overstaan van een door de bevoegde macht gestelde ambtenaar een staat wordt opgemaakt van alle personen die op dit schip schepelingendienst moeten verrichten,welke staat de naam draagt van monsterrol. Art.376, lid 1, WvK noemt hem ambtenaar van monstering.

Deze ambtenaar is aangewezen sub ten vijfde van het GB in St 1938 No 4, welk art. is aangevuld bij het GB in St 1938 No 518. Als ambtenaar van monstering zijn hier aangewezen: binnen Indon. de hms en de dd.hms en buiten Indon. de hoogste ter plaatse geves-

tigde Indon. consulaire ambtenaar of degene, die hem als zodanig vervangt.[49]

Art.378, lid 1, WvK bepaalt, dat wanneer een schepeling in de monsterrol moet worden opgenomen, door of namens de kapitein wordt overgelegd een afschrift van de akte der met die schepeling gesloten arbeidsovereenkomst, welke vooraf door een ambtenaar van monstering moet zijn gewaarmerkt. In de plaats van 'een ambtenaar van monstering' zal hier moeten worden gelezen 'de ambtenaar, ten overstaan van wie de akte is verleden'. Immers, alleen deze kan in het bezit van de minuut zijn (art.400 WvK) en dus een afschrift daarvan waarmerken, tenzij men zou aannemen, dat een dergelijke akte ook in originali kan worden verleden. Van dit laatste blijkt echter niets. Integendeel gaat de Ind.Regering er van uit, dat de akten in minuut worden verleden, al vergist Zij zich ook in de persoon, bij wie de akten moeten berusten.[50]

Art.400, lid 1, WvK bepaalt, dat de arbeidsovereenkomst tussen de reder en een arbeider die als scheepsgezel zal optreden, op straffe van nietigheid, moet worden aangegaan ten overstaan van een door de bevoegde macht gestelde ambtenaar. Deze ambtenaar is nog steeds niet aangewezen. De in de eerste plaats daarvoor in aanmerking komende persoon achtte men de ambtenaar van monstering.[51] Men heeft zich met dit denkbeeld zo vertrouwd gemaakt, dat er niet meer aan gedacht is, hem alsnog aan te wijzen. In de practijk wordt deze akte door de ambtenaar van monstering opgemaakt. Aangezien nog geen ambtenaar voor het verlijden van deze zeearbeidsovereenkomsten is aangewezen, vaart de gehele Indon. koopvaardij sinds 1 April 1938 - de datum van inwerkingtreding der bepalingen - met ongeldige zeearbeidsovereenkomsten van haar scheepsgezellen (schepelingen niet zijnde scheepsofficier; art.341 WvK). De bepaling van art.402, lid 3, WvK, houdende dat ingeval de arbeider ter uitvoering van de nietige arbeidsovereenkomst arbeid heeft verricht hem een vergoeding wordt uitbetaald, gelijkstaande met het voor de verrichte arbeid gebruikelijke loon, verzacht de formele nietigheid van bedoelde zeearbeidsovereenkomsten.[52]

[49] Zie Prof. Dr J.F.A.M.Buffart, Het Nieuwe Indische Zeerecht, bladz.35.
[50] Buffart, bladz.36 en Bijl.Hand.Volksraad, Zitting 1933-34, Ond. 85, Stuk 3A, MvT, bladz.45 ad art.378.
[51] Bijl. Hand. Volksraad, Zitting 1933-34, Ond.85, Stuk 3A, MvT, bladz.36.
[52] Buffart, bladz.51.

Voorzover bekend is, heeft de rechter nog nimmer een uitspraak gedaan omtrent deze formele nietigheid.

Ook in de artt. 377, 381 en 382 WvK zijn werkzaamheden opgedragen aan de ambtenaren van monstering.

Art. 349 WvK schrijft voor, dat op Indon. schepen alleen dagboeken in gebruik mogen worden genomen, welke door de ambtenaar van monstering blad voor blad zijn genummerd en gewaarmerkt.

De inrichting dezer dagboeken is ingevolge art. 349, lid 3, WvK geregeld sub eerstelijk van het GB in St 1938 No 4, waarbij aan de DIS (thans Menteri Perhubungan (KDP)) bepaalde bevoegdheden zijn toegekend.

Art. 352, lid 1, WvK bepaalt, dat de kapitein verplicht is binnen 48 uur in een noodhaven of in de haven van eindbestemming aan de ambtenaar van monstering zijn scheepsdagboek of -dagboeken te vertonen of te doen vertonen en ze door deze ambtenaar voor gezien te laten tekenen.

Vermeld wordt, dat, krachtens art. 352, lid 2, WvK, onder ten tweede van het genoemde GB in St 1938 No 4 is bepaald, dat de kapiteins van zeeschepen, welke krachtens art. 11 van het Redenreglement - 1925 zijn vrijgesteld van de voorschriften vervat in de artt. 7 en 8 van genoemd reglement, de scheepsdagboeken zullen vertonen in de havens en op de tijdstippen aan te geven door de DIS (thans Menteri Perhubungan (KDP)).

Art. 352 a schrijft voor, dat aan boord een strafregister aanwezig moet zijn, hetwelk blad voor blad door de ambtenaar van monstering wordt geparafeerd. Op verzoek, door of namens de kapitein, stelt de ambtenaar van monstering op het aan hem vertoonde strafregister een door hem getekend en gedagtekend 'gezien'.

Art. 353 bepaalt, dat de kapitein na aankomst in een haven door de daartoe bevoegde ambtenaar een scheepsverklaring kan doen opmaken omtrent de voorvallen der reis. Ter uitvoering hiervan zijn sub ten derde van het GB in St 1938 No 4 als zodanig aangewezen de bhms en de dd. hms.

Volledigheidshalve wordt vermeld, dat art. 391 WvK de schepeling verbiedt sterke drank of wapens aan boord te brengen of te hebben zonder toestemming van de kapitein. De kapitein kan hetgeen hij in strijd met deze bepaling aan boord aantreft, in beslag nemen en vernietigen of verkopen ten bate van de instelling ten behoeve van

zeelieden, aangewezen door de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)), tenzij wettelijke bepalingen zich daartegen verzetten.

Ingevolge art.392, lid 1, WvK is onder ten zesde van hogergenoemd GB in St 1938 No 4 bepaald, dat de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) voorschriften kan geven nopens de aanwezigheid aan boord van sterke drank voor gebruik door de schepelingen.

Krachtens art.436, lid 1, WvK is onder ten zevende van laatstgenoemd GB de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) bevoegd verklaard voorschriften te geven nopens behoorlijke voeding en behoorlijk verblijf van de schepeling aan boord.

Van deze genoemde drie bevoegdheden is tot nu toe geen gebruik gemaakt.

Behalve de hogergenoemde draagt het WvK de hms nog andere bemoeienissen op, n.l. in:

art.373a. Een aanklacht van de reder of van een opvarende t.a.v. de kapitein, die zich ten opzichte van schip, lading of opvarenden op enigerlei wijze heeft misdragen, moet bij de hm worden ingediend ter doorzending aan het hoofd van het departement der Marine. In de plaats van deze laatste autoriteit is thans, via de DIS, gekomen de Menteri Perhubungan (KDP);

art.384. Indien de schepeling meent, dat de bevelen van de kapitein onrechtvaardig zijn, kan hij de tussenkomst inroepen van de hm;

art.426. De reder die verplicht is tot vrij vervoer van de arbeider naar een haven, heeft het recht zich daarvan te kwijten, door hem, mits hij tot werken in staat is, aan boord van een naar die haven bestemd schip een betrekking te verschaffen, overeenkomstig die, welke hij in dienst van de reder bekleedde. Geschillen over de uitvoering dezer bepaling beslist binnen Indon. de ambtenaar van monstering;

art.438. Ten verzoeke van tenminste 1/3 van de scheepsofficieren of van de scheepsgezellen heeft een onderzoek plaats naar de deugdelijkheid en voldoende hoeveelheid der eet- en drinkwaren. Het onderzoek wordt binnen Indon. ingesteld door de ambtenaar van monstering. De kapitein is verplicht de onbruikbare eet- en drinkwaren, op last van deze ambtenaar tegen bruikbare te verwisselen en het nodige zich aan te schaffen;

art.439. Door tenminste 1/3 van de scheepsofficieren of scheepsgezellen kan bij de ambtenaar van monstering worden geklaagd over onvoldoende ligging of ruimte, na de afreis ontstaan. Een onderzoek daarnaar moet worden ingesteld. De kapitein is op last van deze ambtenaar verplicht in het gebrekkige te voorzien.

Het Reglement op het houden der registers van de burgerlijke stand voor Europeanen (St 1849 No 25) bepaalt, dat wanneer een kind gedurende een zeereis geboren wordt aan boord van een in Indon. thuisbehorend schip, de acte van geboorte binnen 24 uur door de kapitein of gezagvoerder in het dag-register van het schip moet worden ingeschreven. Deze inschrijving zal geschieden volgens zodanig formulier als door de hm of andere daartoe gestelde ambtenaar, tegelijk met de monsterrol aan de scheepskapitein of gezagvoerder zal worden ter hand gesteld.

Een overeenkomstige bepaling komt voor in art. 58 van het Reglement op het houden der registers van de burgerlijke stand voor de Chinezen (St 1917 No 130 jo 1919 No 81).

Bij Resolutie van de GG in Rade van 12 Juni 1835 No 2 (St No 29) werden voorschriften gegeven t.a.v. het monsteren van Indonesiers op vreemde schepen, bestemd naar plaatsen buiten Indon. gelegen. Deze bepalingen zijn mede toepasselijk op in Indon. thuis behorende schepen, wanneer deze bestemd zijn naar landen bewesten de Kaap de Goede Hoop, dan wel naar een der havens van het vaste land van Azië of Afrika of naar Madagascar, Mauritius, Bourbon, Ceylon, Nieuw-Holland en Van Diemensland. Wijziging van deze resolutie had plaats bij GB in St 1862 No 93 en bij de ord. in St 1875 No 49, 1876 No 289, 1881 No 171, 1887 No 31, 1903 No 203 en 1937 No 530. In deze resolutie is o.m. bepaald, dat de hms bij de aanmonstering voor de belangen der Indon. schepelingen moeten waken, terwijl de GG (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) kan bepalen, dat, dan wel in welke gevallen ter verzekering van de tijdige terugkeer dezer schepelingen een geldelijke of personele borgtocht kan worden gesteld.[53]

Bij de ord. in St 1875 No 274 zijn de bepalingen in St 1875 No 49 toepasselijk verklaard op de inboorlingen van het gouvernement Celebes en Onderhorigheden. Zie ook het GB in St 1903 No 204.

De 'Ordonnantie tot regeling van de terugzending van achtergeble-

53 In de MvT bij de wijziging in St 1937 No 530 wordt opgemerkt, dat het voornemen bestaat een meer algemene herziening van de voorschriften der resolutie van 1835 aan de orde te stellen bij de invoering t.z.t. van het nieuwe schepelingenrecht, deel uitmakende van de wijziging van de 3e en 4e titel van boek 2 van het WvK in St 1934 No 214, waarmee de in bedoelde resolutie vervatte materie nauw samenhangt. Bijl. Hand. Volksraad, Zitting 1936-37, Ond. 175A, Stuk 3, MvT. Dit voornemen is nog niet verwezenlijkt.

ven schepelingen en tot tegengang van het verstekelingeneuvel' is opgenomen in St 1938 No 393, terwijl de 'Verordening op de terugzending van achtergebleven schepelingen', dienende ter uitvoering dezer ord., voorkomt in St 1938 No 394. De bhms zijn contrôle-ambtenaar in de zin dezer verord.. Verschillende bemoeienissen zijn hun opgedragen. Zij zijn belast met de opsporing der feiten welke in deze ord. strafbaar zijn gesteld.

Bepalingen tot tegengang van desertie aan boord der zeebouwende schepen en vaartuigen bij de sleepdienst ter Oostkust van Banka en in de Klabatbaai werden vastgesteld bij de ord. in St 1906 No 169, jo art.6, sub 150e, van het KB in St 1917 No 497.

De ord. in St 1926 No 87, gewijzigd bij die in St 1938 No 1, bevat maatregelen met betrekking tot de arbeid van kinderen en jeugdige personen aan boord van schepen. De hms zijn belast met de zorg voor de naleving dezer ord. en met de medewerking aan de uitvoering daarvan. Zij zijn mede belast met het opsporen van de daarin strafbaar gestelde feiten.

In deze ord. is rekening gehouden met de Conventie betreffende de minimumleeftijd voor kinderarbeid aan boord van schepen, van Genua, 9 Juli 1920, welke voor Indon. verbindend is; opgenomen in St 1932 No 76, de herziening van 1936 in St 1948 No 102.[54]

De meergenoemde 'Kringen-ord. 1939' (St No 442) belast in art. 13 de bhms en dd. hms met de handhaving van en het toezicht op de naleving van de bepalingen dezer ord., terwijl in art. 14 de bhms en de dd. hms worden belast met het opsporen van feiten welke bij of krachtens deze ord. strafbaar zijn gesteld, alsmede van de overtredingen van de verbodsbepalingen betreffende invoer, uitvoer en vervoer over zee en van de strafbare feiten omschreven in de artt. 167 en 168, voorzover deze artt. betrekking hebben op het wederrechtelijk binnendringen van loodsstationschepen, lichtschepen en kustlichtinstellingen, 196 t/m 199, 324 t/m 326, 438 t/m 443, 447 t/m 451, 473, 474 en 564 t/m 566 WvS.[55]

Ingevolge art. 1, lid 1, sub 5 van de 'Kringen-ord. 1939' werden bij GB in St 1941 No 622 de maritieme kringen opnieuw aangewezen;

[54] Zie Mr E.C. Sohns. Arbeidsrecht, Arbeidsconventies en de samengestelde staatsvorm. Proefschrift, Leiden, 1950, bladz. 77, sub 7, en bladz. 94, sub 58.

[55] Zie voor deze artt. Hfdst. 4.

totaal 18 stuks. Bij RB in St 1949 No 110 werd daaraan één toegevoegd.

Ter uitvoering van art. 15 van de 'Kringen-ord.' (St 1935 No 497) (dit art. is gelijkluidend aan art. 21 van de 'Kringen-ord. 1939') werd bij de reg. ver. in St 1937 No 160 vastgesteld de 'Visserijverordening Ooster- en Westervaarwater van Soerabaja', waarin aan de hm aldaar bevoegdheden zijn toegekend. Met de opsporing van de strafbare feiten zijn o.m. belast de gezaghebbers en de officieren van de DPN, de hm van Soerabaja en het onder hem gesteld personeel, daartoe door hem van een opdracht voorzien. Zoals in Hfdst. 4 reeds is vermeld, is de 'Kringen-ord.' vervangen door de 'Kringen-ord. 1939'.

Ter uitvoering van art. 14a van de 'Kringen-ord.', welk art. werd ingevoegd bij de ord. in St 1938 No 200, dient de 'Registratieverordening vreemde zeevissersvaartuigen' (St 1938 No 201). Dit art. 14a is gelijkluidend aan art. 20 van de 'Kringen-ord. 1939'.

Deze Registratieverord. draagt de bhms en de door de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) aangewezen dd. hms bemoeiingen op, o.m. inschrijving van de vreemde zeevissersvaartuigen in een te hunnen kantore gehouden register.

Art. 8 dezer verord. stelt enkele feiten strafbaar, doch zij bepaalt niet wie belast zijn met de opsporing daarvan. Op de vraag wie dit zijn, geeft art. 14 van de 'Kringen-ord. 1939' antwoord. Het betreft hier feiten welke krachtens laatstgenoemde ord. strafbaar zijn gesteld, weshalve bevoegd zijn de personen genoemd in art. 13 dier ord., waaronder begrepen zijn de bhms en de dd. hms.

Art. 9 van de Registratieverord. bepaalt, dat al hetgeen verder betreft de inschrijving, het bewijs van inschrijving, de brandmerken en de onderscheidingstekenen en het aanbrengen daarvan, wordt geregeld door de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)). Dit heeft plaats gehad bij besluit van de HIS van 12 Juli 1938 No 1020 S/Opsp.[56] Ook in dit art. 9 worden aan de bhms en aan enkele dd. hms bemoeiingen opgedragen.

Ter uitvoering van de 'Kringen-ord. 1939' kwam ook tot stand de reg. ver. in St 1940 No 548, waarbij zeegebieden werden aangewezen waarbinnen de gezagvoerder van een schip bepaalde maatregelen moet nemen teneinde beschadiging van onderzeese kabels of pijpleidingen te voorkomen.
Bij deze reg. ver. werd ingetrokken die in St 1940 No 74, waarde-

[56] Opgenomen in Verordeningen en Bepalingen betrekking hebbende op de scheepvaart in Indon.; uitgave 1947, bladz. 917.

ze materie was geregeld, doch slechts t.a.v. zeegebieden nabij Soerabaja.

De 'Kustvisserij-ordonnantie' (St 1927 No 144, gewijzigd bij de ords in St 1928 No 185, 1933 No 126, 1935 No 497, 1937 No 570 en 1940 No 25) houdt in een algemene regeling voor de visserij binnen het zeegebied van Indon..

Zij draagt geen bemoeienissen op aan de hms, doch verklaart in art.17 t.a.v. de bij deze ord. strafbaar gestelde feiten mede bevoegd de personen genoemd in art.13 der 'Kringen-ord.1939', waaronder begrepen de bhms en de dd.hms.

Bij het GB van 12 Maart 1936 No 52 (Bijblad No 13622) werd vastgesteld een regeling voor de facultatieve inschrijving op sommige havenkantoren van bepaalde vreemde zeevissersvaartuigen.

De inschrijving heeft plaats ten kantore van de door de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) aan te wijzen bhms en dd.hms. Verdere bemoeienissen zijn opgedragen aan DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)).

De 'Pelgrimsordonnantie-1922' (St No 698), gewijzigd bij de ords in St 1923 Nos 15 en 597, 1924 No 529, 1925 No 258, 1927 No 286, 1932 No 554 en 1937 No 57, bevat bepalingen op het vervoer van pelgrims van Indon. naar de Hedjaz en van daar naar Indon..

Hierin worden bemoeienissen opgedragen aan de GG en aan de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) en aan de hms. Art.72 belast met het opsporen van de overtredingen van deze ord. de hms en de inspecterende ambtenaren van scheepvaart.

Ter uitvoering van deze ord. dient de 'Pelgrimsverordening' (St 1938 No 670).

In de Pelgrimsordonnantie en in de Pelgrimsverordening is rekening gehouden met de voorschriften van de Sanitaire Conventie van Parijs van 1926 (St 1931 No 150, 1935 No 20, 1936 No 401 en 1937 No 89), welke voor Indon. van kracht is.

Bepalingen betreffende de reispassen van bedevaartgangers naar Mekka zijn vastgesteld bij de ord. in St 1927 No 508, gewijzigd bij die in St 1930 No 386.

Bij reg.ver. in St 1931 No 44 (met verbeterblad) werden plaatsen als havens aangewezen voor de visering door de betrokken hms van deze reispassen.

De 'Quarantaine-Ordonnantie' (St 1911 No 277, jis Nos 303 en 323,

gewijzigd bij de ords in St 1911 Nos 302 en 669, jo 1912 No 142, 1913 No 322, 1917 Nos 497 en 647, 1920 No 676, 1923 No 23, 1924 No 479, 1925 Nos 57, 258 en 433, 1931 No 168 jo 423 en 1928 No 371), bevat bepalingen ter voorkoming van overbrenging van besmettelijke ziekten over zee.

Ook hierin worden vele bemoeienissen opgedragen aan de hms. Ingevolge art.2 wordt onder hm verstaan de hm of de landsdienaar,die als zodanig fungeert.

Het trekt de aandacht, dat in deze ord.geen ambtenaren zijn aangewezen voor de opsporing van de daarin strafbaar gestelde feiten. Dit zullen derhalve in de eerste plaats zijn de personen die in het algemeen belast zijn met het opsporen van strafbare feiten (art.2 RS, art.1 jo art.39 HIR en artt.324 en 325 RBg).

Doch uit art.39 van de onderhavige ord. valt te concluderen, dat ook de hms daartoe bevoegd zijn. Dit art. bepaalt n.l., dat de hm bevoegd is ten koste en gevare van de overtreders, indien mogelijk en raadzaam na voorafgaande waarschuwing en desvereist met geweld, te doen wegnemen of beletten en te doen verrichten, al wat in strijd met deze ord. of met de krachtens deze ord. door hem of door de havenarts uitgevaardigde bevelen is of wordt gedaan of nagelaten,terwijl hij bovendien bevoegd is het vertrek van het schip te verhinderen in de gevallen, waarin het vertrek in strijd zou zijn met deze ord..

Deze bepalingen van art.39 van de Quarantaine-Ord. houden in, dat de hm belast is met het toezicht op de uitvoering van deze ord., m.a.w. dat de zaken t.a. waarvan deze ord. bepalingen inhoudt, aan zijn waakzaamheid zijn toevertrouwd.

Art.2, sub 4c, van het RS; art.1, sub 5e, jo art.39, sub 5e, van het HIR en art.324. sub B 4e, van het RBg bepalen, dat met het opsporen van strafbare feiten zijn belast alle personen in zaken, bij bijzondere wettelijke voorschriften aan hun waakzaamheid toevertrouwd.

De conclusie is derhalve, dat de hm in casu bevoegd is.[57]

Bij besluit van het Hoofd van de Dienst der Volksgezondheid van 11 Juni 1934 No 16581/AZ (Bijblad No 13298) werd vastgesteld het 'Faciliteitenbesluit 1934', voor de behandeling van uit pestbesmette

[57] In 'De Wetboeken, Wetten en Verordeningen van Indonesië' van Mr W.D.Engelbrecht, uitgave 1950, wordt op bladz. 1194 in de opgave van bepaalde personen welke met opsporing van strafbare feiten zijn belast, art.39 van de Quarantaine-Ord. genoemd.

havens komende onbesmette (pestvrije) schepen, als bedoeld in art. 19, lid 7, der Quarantaine-Ordonnantie. Hierin zijn ook aan de hms bemoeienissen terzake opgedragen.

Het tarief voor het onderzoek van vaartuigen op de aanwezigheid van ratten, ter verkrijging van een verklaring tot vrijstelling van ontratting, werd vastgesteld bij besluit van de Secretaris van Staat, Hoofd van het Departement van Gezondheid, van 29 Jan. 1949 No 3003/AZ.

In de Quarantaine-Ordonnantie en in het Faciliteitenbesluit is ook rekening gehouden met de voorschriften van de Sanitaire Conventie van Parijs van 1926.[58]

De 'Epidemie-Ordonnantie', houdende bepalingen tot voorkoming en beteugeling van epidemieën, is opgenomen in St 1911 No 277. Zij is gewijzigd bij de ords in St 1911 No 394, 1914 Nos 552, 693 en 788, 1916 No 395, 1917 No 497, 1920 No 676, 1921 Nos 188 en 781, 1923 No 24, 1924 No 479, 1925 No 258, 1927 No 7, 1931 No 168, 1936 No 583, 1937 No 521, 1938 No 371 en 1941 No 124. Trad gelijk in werking met de Quarantaine-Ord., waarmee zij nauw verband houdt.

In enkele artt. wordt verwezen naar artt. van de Quarantaine-Ord., in welke laatste bemoeienissen van de hms zijn genoemd. Ook heeft de hm bemoeiing met het ontratten van schepen, indien dit ingevolge de Epidemie-Ordonnantie moet plaats hebben.

De bepalingen van de Epidemie-Ord. zijn toepasselijk bij het voorkomen van de in art. 8 bedoelde besmettelijke ziekten aan boord van ter rede of in een haven vertoevende schepen.

Hetgeen bij de Quarantaine-Ord. is opgemerkt t.a.v. de opsporing van strafbare feiten, geldt ook hier. De hms zijn daartoe bevoegd voorzover deze feiten vallen binnen de kring van de bemoeienissen, welke aan de hms via de Epidemie-Ord. worden opgelegd in de Quarantaine-Ord..

De 'Influenza-Ordonnantie', houdende maatregelen in acht te nemen bij het heersen van een influenza epidemie, teneinde het gevaar voor overbrenging dezer ziekte te verminderen, is opgenomen in St 1920 No 793 jo No 860, gewijzigd bij de ords in St 1921 No 344 en 1931 No 168.

Hierin worden aan de hms bemoeienissen opgedragen.

Art. 1 verstaat onder hm: de havenmeester of landsdienaar, die als

[58] Zie François, deel 1, bladz. 1095 en Prof. Mr R.P. Cleveringa Jzn., Het Nieuwe Zeerecht, 3e druk, 1946, bladz. 253.

zodanig dienst doet, dan wel bij ontstentenis van beiden, de persoon, die door de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) met het toezicht op de naleving dezer ord. is belast.

Art.10 bepaalt, o.m. dat de hm van elke 4e klasse haven verplicht is toe te zien op de stipte naleving van de in de artt.5 en 8 vervatte voorschriften, terwijl hij bevoegd is om, indien mogelijk en raadzaam en na voorafgaande waarschuwing, met alle hem ten dienste staande wettige middelen de naleving van het bepaalde in art.8 af te dwingen. Dit laatste art. verplicht de gezagvoerder voorzorgsmaatregelen te nemen in verband met influenza.

In art.11, lid 2, wordt straf bedreigd tegen de gezagvoerder, die verplichtingen, hem in art.8 opgelegd, niet nakomt.

Niet is uitdrukkelijk bepaald, dat de hm bevoegd is tot opsporing van de in deze ord. strafbaar gestelde feiten.

Doch zijn verplichting toe te zien op de stipte naleving van de genoemde voorschriften, impliceert zijn bevoegdheid tot opsporing van strafbare feiten terzake, ingevolge het reeds genoemde art.2, sub 4e, van het RS, art.1, sub 5e jo art.39, sub 5e, van het HIR en art.324, sub B 4e, van het RBg, welke bepalen, dat met het opsporen van strafbare feiten zijn belast alle personen in zaken bij bijzondere wettelijke voorschriften aan hun waakzaamheid toevertrouwd.

De 'Ordonnantie op het vervoer van emigranten' is opgenomen in St 1938 No 389 jo No 690. Ter uitvoering hiervan strekt de 'Verordening op het vervoer van emigranten' in St 1938 No 689 jo No 690. Hierin worden aan de GG en aan de DIS(thans de Menteri Perhubungan (KDP)) en aan de hms bemoeienissen opgedragen. Voor het begrip hm wordt verwezen naar de SO, zijnde de oudst aanwezend hm of de als zodanig dienstdoend ambtenaar.

Art.11 dezer ord. belast o.m. met het opsporen van de bij of krachtens deze ord. strafbaar gestelde feiten de inspecterende ambtenaren van de DP alsmede de hms.

In deze ord. en deze verord. zijn uitgewerkt de voorschriften van de Conventie betreffende vereenvoudiging aan te brengen in de inspectie van emigranten aan boord van schepen, Genève, 5 Juni 1926, welke voor Indon. van kracht is. Zij is opgenomen in St 1929 No 53.[59]

Bijzondere bepalingen tot beveiliging van de residentie Oostkust

[59] Zie Sohns, bladz.84.

van Sumatra tegen invoer van pest en cholera, inzonderheid door immigrerende koelies, werden vastgesteld bij de ord. in St 1910 No 372 jo de ord. in St 1911 No 300.

De bepalingen van deze ord. zijn alleen geldend voor de kuststrook tussen de Babalan- en de Asahan-rivieren en op die rivieren.

Aan de hm zijn bemoeienissen opgedragen.

Het 'Reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee',[60] hetwelk kan worden aangehaald als 'Aanvaringsreglement' is opgenomen in St 1914 No 225, gewijzigd bij de ords in St 1917 No 497, 1919 No 155 en 1939 No 544, zomede bij de VMG van 16 Oct.1940 No 45/D.v.O/VII A-3 (JC 1940 No 85a).

Ingevolge art.35 zijn o.m. de bhms belast met de opsporing van overtredingen van dit reglement.

Het 'Reglement ter voorkoming van aanvaring of aandrijving op de rivieren en binnenwateren in Indonesië', hetwelk kan worden aangehaald als 'Binnenaanvarings-reglement' is opgenomen in St 1914 No 226, gewijzigd bij de ords in St 1919 No 155, 1924 No 501, 1939 No 544, 1940 No 129 en 1948 No 80, zomede bij de VMG van 16 Oct.1940 No 45/D.v.O/VII A-3 (JC 1940 No 85a).

Art.4 bepaalt, dat behalve de ambtenaren, ingevolge de wettelijke bepalingen daartoe bevoegd, met het opsporen van overtredingen van dit reglement zijn belast de officieren der Kon.Marine (thans ALRI), de gezagvoerders der schepen onder de DP ressorterende, de bhms en de loodsen.

Hiernaast is bij art.3 van genoemde VMG bepaald, dat behalve de personen, die in het algemeen belast zijn met het opsporen van strafbare feiten, bevoegd zijn tot het opsporen van overtredingen van de bepalingen van het 'Binnenaanvarings-reglement' de bij of krachtens art.13 der 'Kringen-ord.1939' genoemde of aangewezen personen.

Hieruit blijkt, dat o.m. de bhms tweemaal zijn aangewezen als opsporingsambtenaar, n.l. in art.4 van het reglement en ingevolge genoemd art.3 van de VMG, aangezien in art.13 der 'Kringen-ord. 1939' de bhms zijn vermeld.

Het is niet duidelijk waarom de uitbreiding van de opsporings-

[60] Dit reglement zal met ingang van 1 Jan.1954 door een nieuw worden vervangen, overeenkomstig de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, van het Zeeveiligheidsverdrag van Londen van 1948, dewelke op deze datum in werking treden.

ambtenaren, vervat in art.3 van deze VMG, slechts betrekking heeft op het BAR en niet op het AR. Beide reglementen wijzen dezelfde ambtenaren aan, zoals vermeld, respect. in art.4 en art.35. Blijkbaar eisten de in 1940 heersende omstandigheden i.v.m. dreigende oorlog, verscherping van de waakzaamheid op rivieren en binnenwateren, hetgeen in casu werd geëffectueerd door meer personen te belasten met de opsporing van overtredingen van het onderhavige reglement.

Naar aanleiding van bovengenoemde wijzigingen van het AR en van het BAR bij VMG dient nog het volgende te worden vermeld.

De oude tekst van art.8, lid 1, sub 3, AR bepaalde, dat vaartuigen, die worden voortbewogen door middel van riemen of zeilen van minder dan 56,6 kub.meter[61] bruto inhoud een lantaarn aangestoken gereed moeten houden met een groen glas aan de ene en een rood glas aan de andere zijde. Indien zij een ander vaartuig naderen, of een ander vaartuig in hun nabijheid komt, moet deze lantaarn tijdig genoeg om aanvaring te voorkomen, getoond worden, zodanig, dat het groene licht niet aan bakboordzijde en het rode licht niet aan stuurboordzijde kan worden gezien.

Art.8, lid 3, sub 4, AR bepaalde, dat roeiboten, hetzij daarmee geroeid of gezeild wordt, een wit licht gevende lantaarn aangestoken gereed moeten houden, welke nu en dan, doch tijdig genoeg, getoond moet worden om aanvaring te voorkomen.

De wijziging van deze artikelleden houdt in,dat de sub 3 bedoelde vaartuigen, hetzij de groen/rode lantaarn, hetzij een wit licht gevende lantaarn, onafgebroken dienen te voeren, terwijl de sub 4 bedoelde roeiboten onafgebroken een wit licht gevende lantaarn moeten voeren, onverschillig of met deze roeiboten geroeid of gezeild wordt.

De oude tekst van art.6, lid 2, BAR, bepaalde, dat vaartuigen, andere dan stoomvaartuigen en van minder dan 56,6 kub.meter bruto inhoud, wat vlotten betreft voor zover deze minder dan 30 meter lang zijn, wanneer zij varende zijn, een helder wit licht gevende lantaarn moeten tonen vanaf een rondom goed zichtbare plaats.

Art.6, lid 4, BAR bepaalde, dat roeivaartuigen het in lid 2 bedoelde witte licht niet behoeven te voeren,doch dan verplicht zijn een helder wit licht gevende lantaarn aangestoken beneden in het vaartuig of overdekt gereed te houden, welke bij het naderen van enig vaartuig tijdig en op een goed zichtbare plaats moet worden getoond.

[61] 56,6 $M^3$ = 20 Registerton (1 Registerton = 2,83 $M^3$).

De wijziging van deze artikelleden houdt in dat de sub 2 bedoelde schepen een helder wit licht gevende lantaarn onafgebroken moeten voeren, dus ook wanneer zij niet varende zijn, terwijl de sub 4 bedoelde roeivaartuigen onafgebroken een helder wit licht gevende lantaarn moeten voeren, onverschillig of met deze vaartuigen geroeid of gezeild wordt.

Toen in 1947 door de Regering aan de departementshoofden werd verzocht voorstellen te doen t.a.v. intrekking van verordeningen Mil.Gezag, adviseerde de DIS de beide onderhavige verordeningen van kracht te laten blijven, aangezien zich omstandigheden zouden kunnen voordoen, die stipte naleving van de bij deze verordeningen voorgeschreven wijze van lichten voeren, zouden eisen. De Regering stemde met dit advies in.

De practijk na de oorlog is, dat deze nieuwe voorschriften niet worden gehandhaafd. Zij zijn een dode letter geworden.

Ingevolge art.4 zijn o.m. de bhms belast met het opsporen van overtredingen van dit reglement.

De strafsanctie op de overtredingen van de bepalingen van beide aanvaringsreglementen is opgenomen in art.564 WvS.

T.a.v. deze aanvaringsreglementen wordt nog vermeld, dat de in de Britse Merchant Shipping Amendment Act opgenomen 'Regulations for preventing collisions at sea' van 1862, sindsdien enkele malen gewijzigd, door de overige zeevarende naties werden overgenomen.[62]

In Indon. geschiedde dit bij de ords in St 1869 No 12 en 1878 No 165. Onder intrekking van deze beide ords kwamen bij de ord. in St 1880 No 192 nieuwe voorschriften tot stand, terwijl bij de ord. in St 1883 No 144 regels werden vastgesteld tot verzekering der goede werking van deze voorschriften. Bij de ord. in St 1886 No 18 had een wijziging plaats van die van 1880.

Onder intrekking van de ords van 1880 en 1886 werden bij de ord. in St 1897 No 188 wederom nieuwe voorschriften in het leven geroepen.

Vervolgens kwam bij de ord. in St 1914 No 225, onder intrekking van de ords van 1883 en 1897, het hogergenoemde AR tot stand.

Het BAR kwam tot stand, zoals de considerans zegt 'ter vervanging voor zoveel nodig van de thans geldende plaatselijke voorschriften'.

De oudste Indon. regeling t.a.v. voorkoming van aanvaring is de Publicatie in St 1849 No 11, aangevuld bij de ord. in St 1868 No 104. Deze Publicatie geeft regels 'met handhaving van de algemene

[62] François, deel 1, bladz.988, sub D.

verordeningen voor het onderling uitwijken van zeilschepen, welke bij alle zeevarende natiën zijn aangenomen.'

De thans van kracht zijnde voorschriften zijn overeenkomstig de 'Regels ter voorkoming van aanvaring' van Washington van 1889.[63] Deze regels zijn in volkenrechtelijke zin geen verdrag.

De 'Petroleumvervoerordonnantie-1927' (St No 214 jo 1928 No 42) bevat bepalingen op het vervoeren, lossen, laden enz. van petroleum en soortgelijke licht ontvlambare stoffen te water in havens en op reden, rivieren, binnenwateren enz., alsmede op drijvende petroleumopslagplaatsen.

Ter uitvoering hiervan strekt de 'Petroleumvervoerverordening-1928' (St No 144 jo No 42), gewijzigd bij de reg.ver. in St 1931 No 372 jo No 423 en 1940 No 82.

Onder hm wordt in deze bepalingen verstaan: de bhm, de dd.hm of de dd.ohm.

Het toezicht ingevolge deze ord. wordt in de havens waar een hm bescheiden is, door deze uitgeoefend. De hms zijn belast met de opsporing van overtredingen dezer ord..

De verord. draagt bemoeienissen op aan de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) en aan de hms.

In St 1893 No 234 is opgenomen het Reglement op de invoer, het bezit, de aanmaak, het vervoer en het gebruik van ontplofbare stoffen. Het is gewijzigd bij de ords in St 1896 No 263, 1898 No 173, 1902 Nos 206 en 235, 1909 No 308, 1913 No 245, 1916 No 410, 1926 No 133, 1930 No 39, 1931 No 168 jo No 423 en 1940 No 168. Zie ook St 1894 No 224, waarin opgenomen de ord. betreffende ruimere toepassing van art.5 van het Reglement.

In dit Reglement worden de hm of diens vervanger bemoeienissen opgedragen. Er is niet in bepaald wie zijn belast met de opsporing van de daarin strafbaar gestelde feiten. Doch ook hier zijn de hms daartoe bevoegd, aangezien hier sprake is van 'zaken bij bijzondere wettelijke voorschriften aan hun waakzaamheid toevertrouwd'. Zie het terzake vermelde bij de Quarantaine-Ord..

De 'Vuurwerkordonnantie-1932' (St 1932 No 143), gewijzigd bij die in St 1933 No 9, belast o.m. de hms en de als zodanig dienstdoende ambtenaren met het opsporen van de bij of krachtens deze ord.

[63] Opgenomen in R.De Martens, Nouveau Receuil Général des Traités, 1843-1943, Deel 2-3, bladz.564. Verder aangehaald als NRG.

strafbaar gestelde feiten. Ter uitvoering van deze ord. strekt de reg.ver. in St 1933 No 10, gewijzigd bij die in St 1940 No 4.

Het complex vuurwapenregelingen omvat de volgende:

1. de ord. in St 1937 No 170, gewijzigd bij die in St 1939 No 278, bevattende A de 'Regeling omtrent in-, uit- en doorvoer en lossing van vuurwapens, buskruit en munitie in Indonesië', aan te halen als 'Vuurwapenregeling (in-, uit-, doorvoer en lossing) 1936', zomede B de 'Regeling omtrent bezit en vervoer van en handel in vuurwapens, buskruit en munitie in Indonesië', aan te halen als 'Vuurwapenregeling (bezit, handel en vervoer) 1936'.
2. de reg.ver. in St 1939 No 279, gewijzigd bij de VMG van 17 Jan. 1941 No 55/D.v.O/VII A-3 (JC 1941 No 9a), bevattende A Voorschriften ter uitvoering van de 'Vuurwapenregeling (in-, uit- en doorvoer en lossing) 1936', aan te halen als 'Vuurwapenuitvoeringsvoorschriften (in-, uit- en doorvoer en lossing) 1939', zomede B Voorschriften ter uitvoering van de 'Vuurwapenregeling (bezit, handel en vervoer) 1936', aan te halen als 'Vuurwapenuitvoeringsvoorschriften (bezit, handel en vervoer) 1939'.

In genoemde wettelijke bepalingen worden aan de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) en aan de hms bemoeienissen opgedragen.

Opsporingsbevoegdheid is de hms en de dd.hms toegekend bij art. 17, lid 1, van de hoger sub 1 B genoemde Regeling en art. 14 van de hoger sub 2 B genoemde uitvoeringsregeling. Hier worden aangewezen de personen genoemd in art.13 der 'Kringen-ord. 1939', waaronder vallen de bhms en de dd.hms. Zie verder het terzake vermelde in Hfdst.3.

In het 'Reglement op de veeartsenijkundige overheidsbemoeienis en de veeartsenijkundige politie', opgenomen in St 1912 No 432, gewijzigd bij de ords in St 1913 Nos 268 en 598, 1914 Nos 475 en 498, 1917 Nos 9, 497 en 732, 1923 No 289, 1925 No 163, 1926 No 569, 1928 Nos 51 en 369, 1929 No 96, 1931 No 168 jo 423, 1936 Nos 205 en 715, 1937 No 513 en 1938 No 371. Hierin zijn de bhms en de dd.hms bemoeienissen opgedragen. Zij worden hierin aangeduid als 'de autoriteit die over de haven of rede het rechtstreeks gezag uitoefent'.

De 'Hondsdolheid-ordonnantie 1926' (St No 451), gewijzigd bij die in St 1928 No 370, 1930 No 89, 1931 No 168 jo No 423, 1936 No 715 en 1938 No 371, verplicht in art.3 de gezagvoerder van schepen of vaartuigen, die honden, katten of apen aan boord hebben, bij het aandoen van een rede of haven, in de praaibrief uitdrukkelijk mel-

ding te maken van het aantal, het ras of de soort, de kleur en het geslacht dezer dieren, met opgaaf van de namen der houders, zomede van de bestemming. Dit voorschrift impliceert, dat de hms toezicht moeten uitoefenen op de nakoming hiervan. Art.6, lid 2, jo art.25, lid 2, sub A a, van het Redenreglement, bedreigt geldboete van max.Rp 500,- tegen onvolledig en niet naar waarheid invullen van de praaibrief.

Ter uitvoering van deze ord. werden voorschriften vastgesteld bij de reg.ver. in St 1926,No 452, gewijzigd bij die in St 1928 Nos 52, 180, 213 en 263, 1930 No 90, 1931 No 373 jo 423, 1937 No 115, 1939 No 85 en 1940 No 5. Hierin zijn bemoeienissen opgedragen aan 'den met de Havenpolitie belasten ambtenaar'. Dit is de hm. ingevolge het Redenreglement.

In de 'Postordonnantie 1935' (St 1934 No 720), gewijzigd bij de ord. in St 1940 No 263, de VMG van 11 Nov.1940 No 48/DvO/VII A-3 (JC 13 Nov.1940 No 91 a) en bij de noodwet 1951 No 3 (LN 1951 Nos 11 en 81), worden in art.14 de gezagvoerders van schepen verplichtingen opgelegd i.v.m. postvervoer, terwijl de hm bevoegdheid is toegekend.

Art.31 dezer ord. bedreigt straf tegen het niet nakomen van enig bij art.14 gegeven voorschrift, zomede tegen degene, die door het vertrekken vóór het aan de postinrichting opgegeven tijdstip oorzaak is, dat de post is achtergebleven of op de bestemmingsplaatsen niet of niet op tijd is afgegeven.

Op grond van het meergenoemde art.2, sub 4e, van het RS, art.1, sub 5e, jo art.39, sub 5e, van het HIR en art.324, sub B 4e, van het RBg is de hm terzake bevoegd tot het opsporen van strafbare feiten.

In de Postordonnantie 1935 is rekening gehouden met het Postverdrag van Bern van 1874 (Union Générale des Postes), waarvan te Parijs in 1878 de naam werd gewijzigd in Union Postale Universelle. Dit verdrag is herzien bij de conferenties van Lissabon 1885, Wenen 1891, Washington 1897, Rome 1906, Madrid 1920, Stockholm 1924 (London 1929), (Caïro 1934), Buenos Aires 1939 en Parijs 1947 (St 1949 Nos 75 en 76). De herzieningsverdragen van London 1929 en Caïro 1934 zijn door Nederland niet aanvaard en derhalve ook voor Indon. niet van kracht.[64]

St 1917 No 27 bevat de ord. houdende regeling voor het geven van

[64] Zie François, deel 1, bladz.1060.

voorrang bij het meren van Ned. oorlogsschepen, schepen der GM (thans DPN) en van de bebakening en kustverlichting, zomede van de door of vanwege de Regering gecharterde schepen, indien het Landsbelang zulks dringend eist.

Hierin is de hm bemoeienis opgedragen.

Ingevolge art. 8, lid 3, van de Overgangsovereenkomst behorende bij de RTC bepalingen, heeft deze regeling thans zowel betrekking op Ned.- als op Indon. oorlogsschepen.

In St 1920 No 274 is opgenomen de ord. betreffende het verbod tot het binnenvaren van havens of vaarwaters leidende naar een haven, onder sommige omstandigheden. Hierin is bepaald, dat wanneer bepaalde seinen zijn gehesen, het voor elk schip verboden is zonder loods in of uit te varen, terwijl alsdan elk schip kan worden onderzocht en het in- en uitvaren worden verboden.

Niet is bepaald wie belast is met het toezicht op de naleving dezer regeling. Doch uit haar aard blijkt dat dit de hm is.

De in Hfdst. 4 reeds genoemde ord. betreffende de parel- en sponsenvisserij (St 1916 No 157), gewijzigd bij die in St 1916 No 628, 1921 No 196, 1925 No 433, 1931 No 168 jo No 423, 1935 No 497, 1938 No 371 en 1940 No 25, belast met het opsporen van de strafbare feiten de personen genoemd in art. 13 van de 'Kringen-ord. 1939', waaronder zijn begrepen de bhms en de dd. hms.

De in Hfdst. 4 en 5 reeds genoemde ord. betreffende de walvisjacht in St 1927 No 145, gewijzigd bij die in St 1931 No 168, 1935 No 497 en 1940 No 25, belast eveneens met het opsporen van de strafbare feiten de personen genoemd in art. 13 van de 'Kringen-ord. 1939'.

De 'Verdovende middelen ordonnantie' (St 1927 No 278), gewijzigd bij de ord. in St 1933 No 368, 1937 No 635 en 1944 No 14 draagt de bhms en de dd. hms bemoeienissen op.

De in Hfdst. 4 reeds genoemde VMG van 23 Aug. 1940 No 39/DvO/VII A-3 (JC 1940 No 69b) houdende verbodsbepalingen t. a. v. aanwijzingen voor luchtvaartuigen en zeeschepen, verklaart bevoegd tot het opsporen van de strafbare feiten de bhms en de dd. hms.

De in Hfdst. 4 en 5 reeds genoemde VMG van 4 Febr. 1941 No 59/DvO/GS III - 15(JC 1941 No 11a), houdende verbod boven Indon. rechtsgebied te vliegen, verklaart bevoegd tot het opsporen van de straf-

bare feiten de personen genoemd in art. 13 van de'Kringen-ord. 1939', waaronder zijn begrepen de bhms en de dd. hms.

De in Hfdst. 4 en 5 reeds genoemde VMG van 4 Febr. 1941 No 60/DvO/GS III - 2 (JC 1941 No 11a), houdende verbodsbepalingen betreffende het geven van lichtsignalen om aanwijzingen te geven of berichten over te brengen, verklaart bevoegd tot het opsporen van de strafbare feiten de personen genoemd in art. 13 van de'Kringen-ord. 1939', waaronder zijn begrepen de bhms en de dd. hms.

Het Reglement op het gebruik van ligplaatsen voor schepen in de bedrijfshavens in Indon. (Algemeen ligplaatsreglement bedrijfhavens), is vastgesteld bij GB van 22 Dec. 1925 No 13 (Bijblad No 10952), gewijzigd bij dat van 22 Oct. 1934 No 34 (Bijblad No 13346). Hierin worden de hms bemoeienissen opgedragen.

De ord. in St 1926 No 192, houdende regeling van de heffing van het Kapoeasgeld, draagt de hm te Pontianak werkzaamheden op.

In sommige gevallen hebben de bhms naast hun functies van ambtenaar van de DP nog een andere hoedanigheid, n.l. die van havenbeheerder. Bij GB van 23 Mei 1918 No 8 (Bijblad No 8996) werd de Directeur der Burgerlijke Openbare Werken(thans Menteri Perhubungan) gemachtigd om bij elke in bedrijf genomen haven, welke niet onder beheer is gesteld van een havendirecteur, met een hem ter zijde gestelde Commissie van Bijstand, een landsdienaar aan te wijzen als 'directeur' of als 'beheerder' dier haven, met dien verstande, dat deze aanwijzing, voorzover zij betreft een landsdienaar behorende tot een ander departement dan BOW (thans Perhubungan), geschiedt in overeenstemming met het betrokken departementshoofd.

Deze aanstelling tot beheerder heeft betrekking op de bedrijfhavens, waaronder worden verstaan die havens bij welker beheer als beginsel is aangenomen om de uitgaven, met inbegrip der kapitaalslasten door de inkomsten te dekken. Zie GB in St 1924 No 378, waarbij eèn aantal bedrijfshavens werden aangewezen. Verdere aanwijzing in St 1928 No 195, 1929 No 3 en 1940 Nos 290 en 382. In enige bedrijfshavens is de bhm of de dd. hm aangewezen als havenbeheerder.

Het ligt buiten het bestek van dit geschrift verder in te gaan op deze neventaken van de hms. Wat deze nevenfunctie betreft ressorteren zij onder de Afdeling Havenwezen van het Ministerie van Verbindingen en is hun directe chef het Hoofd dier afdeling.

Vermelding verdient de aanwijzing van een aantal bhms en dd.hms als strandvonder, ingevolge art.550, lid 1, WvK.[65]

Aan de bhms en de dd.hms werd bij GB in St 1916 No 476 de bevoegdheid verleend tot het opleggen van straffen aan het onder hen gesteld minder personeel voor de havendienst op een aanvangsbezoldiging van minder dan Rp.150,-- 's maands, wegens overtredingen in dienst. De straf is vermindering van inkomsten, de helft der bezoldiging over 1 maand niet te boven gaande. Beroep is mogelijk op de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)).

Het meergenoemde GB in St 1935 No 512 bepaalt, dat de 'Straffen- en Beroepordonnantie' (St 1935 No 441) niet van toepassing is op het minder personeel van de haven- en loodsdienst, niet werkzaam in administratieve betrekkingen.[66]

Een Tarief voor sommige werkzaamheden van hms op verzoek van belanghebbenden verricht o.a. het verlijden van scheepsverklaringen, werd vastgesteld bij GB in St 1923 No 115, gewijzigd bij GB in St 1927 No 312, 1929 No 192, 1930 Nos 124 en 412, en 1936 No 436. Na de souvereiniteitsoverdracht had wijziging plaats bij besluit van de Menteri Perhubungan van 6 Oct.1950 No JZ 1/6/43.

Voor enkele havens zijn nog speciale reglementen van kracht, die de hms vele bemoeienissen opdragen, n.l.:

1. Reglement tot handhaving van orde en veiligheid op de rede en op het haventerrein van Makassar, vastgesteld bij de ord. in St 1906 No 117, gewijzigd bij die in St 1906 No 547 en 1925 No 655. De hm en de ambtenaren die namens hem handelen zijn o.m. belast met de handhaving van dit reglement. Het bevat strafbepalingen. De hm is bevoegd tot opsporing van de overtredingen van de hierin strafbaar gestelde feiten, op grond van het meergenoemde art. 2, sub 4e, van het RS, art. 1, sub 5e, van het HIR en art. 324, sub B 4e, van het RBg.
2. Reglement tot handhaving van orde en veiligheid in de haven van Sabang, vastgesteld bij de ord. in St 1912 No 182, gewijzigd bij die in St 1913 No 221 en 1914 No 767. Hetgeen sub 1 is vermeld omtrent de bevoegdheden van de hm geldt ook hier.

[65] Zie Buffart, bladz.92 en 93.
[66] Zie noot 19, betreffende onwettige intrekking van de 'Straffen- en Beroepord.'

3. Reglement tot handhaving van orde en veiligheid in de haven van Tandjong Priok, vastgesteld bij de ord. in St 1886 No 159, gewijzigd bij die in St 1916 No 742 en St 1917 No 460.

Onder intrekking van de artt. 5 t/m 14, 16 t/m 20, 23, 25 t/m 27, 30 en 32 hiervan, kwam bij de ord. in St 1916 No 742 hiernevens tot stand het Reglement tot handhaving van orde en veiligheid te water in de haven Tandjong Priok, aan te halen als 'Priok scheepvaartreglement'. Dit laatste werd gewijzigd bij de ord. in St 1930 No 381. Hetgeen sub 1 is vermeld omtrent de bevoegdheden van de hm geldt ook hier.

4. Reglement tot handhaving van orde en veiligheid in de haven Tji Donan (Tjilatjap), vastgesteld bij de ord. in St 1890 No 34, gewijzigd bij die in St 1895 No 226, 1915 No 567 en 1925 No 655. Hetgeen sub 1 is vermeld omtrent de bevoegdheden van de hm geldt ook hier.

5. Reglement tot handhaving van orde en veiligheid in de Emmahaven (Padang), vastgesteld bij de ord. in St 1892 No 189, gewijzigd bij die in St 1894 No 188, 1904 No 204, 1915 No 567 en 1925 No 655. Hetgeen sub 1 is vermeld omtrent de bevoegdheden van de hm geldt ook hier.

## De Loodsdiensten

Bij de ord. in St 1914 No 222 werden ingetrokken de reglementen voor het loodswezen van Tjilatjap, Tandjong Priok, de Oostkust van Borneo, de Aroe-baai, Palembang, Emmahaven, Makassar, Samboe en Soerabaja. Hierbij werd tevens vastgesteld het Algemeen reglement voor de loodsdienst in Ned.-Indië en de mede aan deze ord. gehechte plaatselijke reglementen voor de loodsdienst van: Tandjoengpriok, Soerabaja, Tjilatjap, Emmahaven, Palembang, de Aroe-baai, de Oostkust van Borneo, Makassar en Samboe.

In deze materie hadden vele wijzigingen plaats, totdat bij de ord. in St 1927 No 62, met intrekking van:

*a*. het bovengenoemde Algemeen loodsreglement;

*b*. de plaatselijke loodsreglementen, voorzover nog van kracht;

*c*. het reglement voor de loodsdienst van:

1. Soerabaja, vastgesteld bij art. 1 der ord. in St 1919 No 125;
2. Balikpapan, vastgesteld bij art. 2 der ord. in St 1920 No 95;
3. De Koetei-rivier, vastgesteld bij de ord. genoemd onder 2;
4. Tarakan, vastgesteld bij paragraaf I der ord. in St 1917 No 203;
5. Belawan, vastgesteld bij paragraaf I der ord. in St 1921 No 213;

werden vastgesteld: Bepalingen nopens den Loodsdienst in Ned.-Indië, aan te halen als 'Loodsdienstordonnantie'.

In deze ord. is de hm, die met het beheer van een loodsdienst is belast, de superintendentie daarvan opgedragen. Zijn titel als zodanig is superintendent.

Door of namens de GG (thans Menteri Perhubungan (KDP)) worden de vaarwaters aangewezen waar een loodsdienst zal zijn ingesteld en wordt bepaald welke van deze vaarwaters 'buitengewoon loodsmansvaarwater' zijn.

Tot de uitoefening van de loodsdienst zijn bevoegd:

*a*. de superintendent en de hem toegevoegde hms en ohms;

*b*. de loodsen.

Met de opsporing van de bij deze ord. strafbaar gestelde feiten zijn o.m. belast de hms en de door dezen daarmede belaste ondergeschikte ambtenaren, benevens de inspecterende ambtenaren van de DP.

Ter uitvoering van de Loodsdienstordonnantie strekt het Loodsdienstbesluit, vastgesteld bij GB in St 1927 No 63, gewijzigd bij dat in St 1928 No 249, 1930 Nos 236 en 425, 1931 No 163, 1933 No 284, 1934 No 402, 1935 Nos 159, 367 en 570, 1936 No 565, 1937 No 548, 1939 No 88, 1942 No 4, 1946 No 51, 1947 Nos 73 en 171, 1948 No 332 en 1949 No 67, benevens bij besluit van de Menteri Perhubungan, Tenaga dan Pekerdjaan Umum van 8 Juli 1950 No S/49/23/238.

Art. 2 bepaalt, dat loodsdiensten zijn ingesteld voor de in de bijlage van dit besluit als loodsmansvaarwater of als 'buitengewoon loodsmansvaarwater' aangeduide vaarwaters.

Zij zijn gevestigd te Tandjong Priok, Soerabaja, Tjilatjap, Emmahaven, Sabang, Pangkalan Brandan (Arubaai), Belawan, Sambu, Tandjung Uban, Sungei Kolak (straat Kidjang), Rengat (Indragiri-rivier), Djambi (Djambi-rivier), Palembang, Pandjang, Balikpapan, Samarinda (Kutei-rivier), Sangkulirangbaai, Tarakan en Makassar.

Art. 11, lid 2, zegt, dat er zijn loodsen der 1e en der 2e klasse. In 1947 werd op voorstel van de DIS door de Regering ingesteld een nieuwe rang, n.l. havenloods, zijnde hoger dan loods 1e klasse. In verband hiermede werd bij GB in St 1947 No 171 een wijziging gebracht in art. 15 van het Loodsdienstbesluit, houdende vaststelling van de schouderbedekking (distinctieven) van de havenloodsen.

Bij deze wijziging werd nagelaten het Loodsdienstbesluit op andere punten te wijzigen, in verband met het nieuwe ambt. Het besluit kent slechts loodsen der 1e en 2e klasse. Het ambt van havenloods komt in het besluit niet voor, doch slechts wordt bepaald wat de schouderbedekking van deze functionaris is. Blijkbaar vond

men in 1947 deze schouderversieringen zo belangrijk, dat de andere noodzakelijke voorzieningen in de tekst van het besluit over het hoofd werden gezien.

Ingevolge art.17 van het onderhavige besluit is de superintendent bevoegd het personeel van de loodsdienst te straffen met berisping of met vermindering van inkomen met een bedrag, telkenmale de bezoldiging over één maand niet te boven gaande. Beroep is mogelijk op de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)).

Een merkwaardige bepaling bevat art.20,n.l.,dat de tot de loodsdienst behorende personen, die in of buiten dienst beschonken bevonden zijn, voor de eerste maal worden gestraft met vermindering van inkomsten van één maand salaris, terwijl in geval van verzwarende omstandigheden of ten tweede male beschonken zijn, ontslag uit 's Lands dienst volgt.

Het Algemeen Reglement van 1914 bevatte deze bepaling eveneens. Blijkbaar was destijds het gehalte van de loodsen zodanig, dat deze stok achter de deur nodig was.

Een niet minder onvriendelijke bepaling bevat art.21, n.l., dat het de loodsen ten strengste verboden is om, onder welk voorwendsel en in welke vorm ook, giften of fooien te vragen of aan te nemen. Onverminderd de teruggaaf van het genotene, worden zij gestraft met vermindering van inkomsten van een halve maand bezoldiging; bij herhaling volgt ontslag uit 's Lands dienst.

De in de artt.20 en 21 bedreigde disciplinaire straffen zijn imperatief.

Het is een internationaal verbreid kwaad, dat de gezagvoerders de loodsen ongevraagd giften of fooien geven. Aangezien het aannemen daarvan in strijd is met de waardigheid van het zeer verantwoordelijke ambt van loods, moest de Overheid hier sancties stellen op overtreding van deze verbodsbepalingen.

In 1951 is nog een nieuw ambt ingesteld, n.l. dat van havenloods 2e klasse, hetwelk hoger is dan loods 2e klasse.

Gezegd kan worden, dat de loodsen 1e kl. en de havenloodsen de hogere klasse loodsen vormen. Voor hen is als aanstellingseis gesteld het diploma van 1e stuurman Grote Vaart, c.q. van 1e officier DPN of daarmee gelijkstandige ontwikkeling, benevens ervaring, zomede speciale kennis betreffende de betrokken vaarwaters. De loodsen 2e kl. en de havenloodsen 2e kl. vormen de lagere klasse loodsen. De aanstellingseis is voor hen het diploma stuurman Locaalvaart en speciale kennis betreffende de betrokken vaarwaters.

Deze aanstellingseisen zijn bepaald in het reeds genoemde RB in

St 1949 No 243 (behalve voor havenloods 2e klasse, hiervoor is de eis vastgelegd in de Peraturan Gadji Pegawai, aangezien dit ambt na de souvereiniteitsoverdracht werd geschapen)in Staat F, Nos 12, 13 en 14, en in Staat B I. De oude, niet meer van kracht zijnde eisen voor de loodsen 1e en 2e kl. zijn opgenomen in het Loodsdienstbesluit. Uit een oogpunt van wetgeving is het gewenst de eisen genoemd in het Loodsdienstbesluit, welke thans niet meer van kracht zijn, in overeenstemming te brengen met de terzake geldende, of deze daarin geheel te laten vervallen.

Bij art.15 van het Loodsdienstbesluit waren de ambtscostuums van de loodsen vastgesteld.

Bij besluit van KDP van 18 Juli 1951 No T.H/J.Z.1/5/44 werden, met terzijde stelling van het bepaalde in art.15 van het Loodsdienstbesluit, de costuums van de loodsen en de havenloodsen opnieuw vastgesteld, met ingang van de dagtekening van dit besluit.

KDP baseerde zijn bevoegdheid terzake op het Regerings omslagvel van 5 Mei 1949 No 26304/A sch 20, waarbij het Hoofd van het Departement van Scheepvaart gemachtigd werd de kledingvoorschriften van het personeel van de onder hem ressorterende diensten vast te stellen.

Deze bevoegdheid is overgegaan op de Menteri Perhubungan. Ingevolge het in Hfdst.2 genoemde besluit van de Minister van Verbindingen, Energie en Openbare Werken van 28 Jan.1950 No 307/P/PT, worden de wettelijke bevoegdheden van het voormalige Hoofd van het Dept.van Scheepvaart, onder de bevelen en het oppertoezicht van genoemde Minister, uitgeoefend door KDP.

Dit betekent, dat in casu KDP wel bevoegd was de costuums vast te stellen, doch het was juister geweest indien in het hoofd van dit besluit was gelet op genoemd ministerieel besluit van 28 Jan. 1950.

In verschillende wettelijke bepalingen zijn de loodsen bevoegd verklaard tot opsporing van strafbare feiten, n.l.:

*a.* art.13 van de 'Kringen-ord.1939';

*b.* art.4 van de VMG van 23 Aug.1940 No 39/DvO/VII A-3 (JC 1940 No 69b), houdende verbodsbepalingen t.a.v. aanwijzingen voor luchtvaartuigen en zeeschepen;

*c.* art.3 van de VMG van 4 Febr.1941 No 59/DvO/GS III - 15(JC 1941 No 11a), houdende verbod boven Indon. rechtsgebied te vliegen;

*d.* art.5 van de VMG van 4 Febr.1941 No 60/DvO/GS III - 2 (JC 1941

No 11a), houdende verbodsbepalingen betreffende het geven van lichtsignalen om aanwijzingen te geven of berichten over te brengen;

*e*. art.35 van het 'Aanvaringsreglement' (St 1914 No 225);

*f*. art.4 van het 'Binnenaanvaringsreglement' (St 1914 No 226);

*g*. art.14 van de 'Vuurwapenuitvoeringsvoorschriften (in-, uit-, en doorvoer en lossing) 1939' (St No 279). Zie omtrent het complex vuurwapenregelingen Hfdst.4 en hoger bij Havendiensten;

*h*. art.17, lid 1, van de Kustvisserij-ordonnantie (St 1927 No 144);

*i*. art.11, lid 1, van de ord. betreffende de parel- en sponsenvisserij (St 1916 No 157);

*j*. art.9, lid 1, van de ord. betreffende de walvisjacht (St 1927 No 145);

*k*. art.1 van de reg.ver. in St 1939 No 564, houdende voorzieningen ter uitvoering van de 'Wet behoud scheepsruimte 1939' en de 'Zeeschepenvorderingswet 1939'. Zie hieromtrent Hfdst.4;

*l*. art.6 van de 'Ordonnantie behoud scheepsruimte 1939' (St No 562);

*m*. art.13 van de 'Schepenvorderings-ordonnantie 1939' (St No 563);

*n*. art.4 van de 'Scheepvaartverordening-1936' (St No 700);

*o*. de 'Registratieverordening vreemde zeevissersvaartuigen' (St 1938 No 201). Zie het vermelde hieromtrent hoger onder Havendiensten.

Voor de militairisatie van de loodsen wordt verwezen naar het hoger, bij de Havendiensten, vermelde t.a.v. het verrichten van militaire diensten door de bhms. De daar genoemde bepalingen gelden tevens voor de Europese loodsen (loodsen 1e klasse). Zij werden in 1940 tegelijk met de bhms gemilitairiseerd.

Ook hier is bij de instelling van het ambt van havenloods nagelaten deze bepalingen daarmee in overeenstemming te brengen. Zij hebben alleen betrekking op de Europese loodsen, d.w.z. loodsen, die geen warga negara zijn.

De vraag kan worden gesteld of deze materie na de souvereiniteitsoverdracht wijziging behoeft, m.a.w. of het thans nog gewenst is, dat de Europ. hms en de Europ. loodsen militaire diensten kunnen verrichten. Deze zelfde vraag geldt t.a.v. militairisatie van de gezaghebbers en officieren van de DPN van Europese landaard, niet zijnde warga negara.

Door het zich in krijgsdienst begeven van de RI verliezen Neder-

landers hun Nederlanderschap niet, ingevolge het KB in Ned. St 1951 No 603 jo art 7, lid 4, van de wet op het Nederlanderschap en het ingezetenschap van 1892.

Art.38 van de Quarantaine ord. verplicht de loods de gezagvoerder zoveel doenlijk bekend te maken met zijn verplichtingen volgens deze ord. en moet daartoe in het bezit zijn van een uittreksel uit deze bepalingen in de Indon., Ned. en Engelse taal. Onvoldoende inlichting door de loods heft echter de strafbaarheid van de gezagvoerder in geval van overtreding dezer ord. niet op.

Een belangrijke bepaling bevat het KB in St 1915 No 327, n.l. dat Indon. niet verantwoordelijk is voor de daden en verzuimen, gepleegd door tot de uitoefening van de loodsdienst bevoegde personen.[67]

Deze bepaling laat uiteraard onverlet de mogelijkheid om een loods, die een dergelijk verzuim heeft gepleegd, disciplinair te straffen.

In dit verband wordt gewezen op art.539 WvK, waarin is bepaald, dat de in de voorgaande artt. geregelde aansprakelijkheid t.a.v. aanvaring ook bestaat in geval de aanvaring is veroorzaakt door de schuld van een loods, zelfs als het gebruik van deze verplicht is.

Tenslotte wordt vermeld, dat in het Verdrag en Statuut nopens het Internationale Zeehavenregime, Genève 1923, (Ned. St 1927 No 383; en 1928 No 78; St 1928 No 199, 1932 No 61, 1933 No 65 en 1934 No 431),[68] hetwelk ingevolge art.5 van de Overgangsovereenkomst behorende bij de RTC bepalingen voor Indon. van kracht is, iets omtrent de loodsdienst is bepaald.

Art.11 hiervan bepaalt, dat de loodsdienst mag ingericht of gereglementeerd worden zoals elke verdragsstaat dit verkiest, met inachtneming van het bepaalde in de artt.2 en 4. Iedere verdragsstaat zal diegene van zijn onderdanen, die aan bepaalde technische voorwaarden voldoen, van de loodsdwang kunnen vrijstellen.

Het bedoelde art.2 bepaalt, dat iedere verdragsstaat zich verbindt in de zeehavens, aan de vaartuigen van iedere andere verdragsstaat een behandeling te verzekeren gelijk aan die van zijn eigen vaartuigen of van de vaartuigen van welke andere staat ook.

[67] Nederland heeft een overeenkomstige bepaling. Zie Cleveringa, bladz.237.

[68] Zie François, deel 1, bladz.996.

Art.4 schrijft voor, dat alle te heffen rechten en belastingen, zomede verordeningen en reglementen van politie vóór hun inwerkingtreding naar behoren bekend gemaakt moeten worden, terwijl deze regelingen voor betrokkenen ter inzage moeten liggen.

# DE BAKEN- EN LOODSGELDEN

e. Mengurus biaja perambuan dan kepanduan.
*Vertaling*:
Het beheer over de baken- en loodsgelden.

Tevoren luidde dit punt: De baken- en loodsgelden.

Bakengeld wordt geheven van de schepen en vaartuigen die de Indon. archipel bevaren. De bruto-inhoud in kub.meters van het schip of vaartuig strekt bij de heffing tot maatstaf.

De heffing geschiedt ingevolge de 'Bakengeldordonnantie 1935' (St No 468 jo No 475), gewijzigd bij de ords in St 1936 No 651 en 1947 No 74, en ingevolge de ter uitvoering daarvan strekkende 'Bakengeldverordening-1935' (St 1935 No 469 jo No 475), gewijzigd bij de reg.ver. in St 1936 No 652 en 1947 No 74.

In deze ord. en reg.ver. worden aan de DIS(thans de Menteri Perhubungan (KDP)) en aan de bhms en de dd.hms bemoeienissen opgedragen.

Vóór de instelling van het Dept.van Scheepvaart was ingevolge art.5 dezer ord. de CZM.bevoegd havens aan te wijzen, waar geen bakengeld zal worden geheven. Dit had plaats bij diens beschikking van 4 Dec.1937 No Sch.1/1/19, 19 Mei 1939 No Sch.1/1/1 en 5 Oct. 1939 No Sch.1/1/12. Deze bevoegdheid komt thans via de DIS toe aan de Menteri Perhubungan (KDP).

De ord. geeft niet aan wie belast zijn met de opsporing van de door haar strafbaar gestelde feiten. Doch dit zijn o.m. de bhms en dd. hms op grond van het meergenoemde art.2, sub 4e, van het RS, art.1, sub 5e, van het HIR en art.324, sub B 4e, van het RBg. Het betreft ook hier zaken die aan hun waakzaamheid zijn toevertrouwd.

De loodsgelden vinden regeling in de Bijlage van het hoger genoemde Loodsdienstbesluit, waarin de superintendent bemoeienissen zijn opgelegd.

Geen bakengeld en geen loodsgeld is verschuldigd door hospitaalschepen, die aan de, in de overeenkomst tot toepassing op de zeeoorlog van de beginselen der Conventie van Genève van 22 Aug.1864 gestelde voorwaarden voldoen,in tijd van oorlog. Zie art.3, lid 2, sub c, van de Bakengeldord. en art.6, lid 2, sub a, van het Loods-

dienstbesluit. De bepalingen van genoemde Conventie zijn opgenomen in St 1907 No 336.

In de ord. in St 1908 No 517 is bepaald, dat de bedoelde hospitaalschepen in Indon. havens, in tijd van oorlog, zijn vrijgesteld van de betaling van loods-, kaai- en steigergelden, en van vergoedingen voor het gebruik van 's Lands los- en laadhoofden, voorzover die gelden en vergoedingen ten bate van het Gouvernement worden geind.

De vrijstelling van de loodsgelden is derhalve tweemaal bepaald. Die in het Loodsdienstbesluit is i.v.m. laatstgenoemde ord. overbodig.

## DE HYDROGRAFIE

*f*. Menjelenggarakan hydrograpi, memberikan peta-peta dan pedoman-pedoman laut dan memelihara berita-berita untuk pelaut-pelaut.
*Vertaling*:
De verzorging van de hydrografie, de verstrekking van kaarten en zeemansgidsen en de verzorging van berichten aan zeevarenden.

Tevoren luidde dit punt: de hydrografie, de verstrekking van zeekaarten en gidsen, zomede de verzorging der Berichten aan Zeevarenden.

Reeds bij GB van 13 Oct. 1821 No 13 (St No 38) werd een der Koloniale vaartuigen aangewezen voor hydrografische opnamen, ten doel hebbende, de verbetering der kaarten van de omliggende zeeën. Dit schip stond onder commando van een officier der Koloniale Marine. De kaarten werden, na door een deskundige Commissie te zijn geëxamineerd en goedgekeurd, in triplo naar Nederland gezonden, om aldaar te worden gegraveerd en uitgegeven.

De Instructie voor de HIS van 1912 bepaalde in art. 2, dat mede op het Hoofdbureau van scheepvaart worden behandeld alle aangelegenheden betreffende de hydrographie.

Die van 1930 bepaalde in art. 2, dat de Dienst van Scheepvaart omvat de hydrografie (met uitzondering van het personeel en materieel van de tot de Kon. Marine behorende opnemingsvaartuigen), de verstrekking van zeekaarten en gidsen en de verzorging van Berichten aan Zeevarenden.

Het hogergenoemde GB van 9 Maart 1948 No 1 (St No 62), betreffende de werkkring van de departementen, bepaalt, dat tot die van het Dept. van Scheepvaart behoort: de hydrografie, de verstrekking van zeekaarten en gidsen, zomede de verzorging der Berichten aan Zeevarenden. Deze omschrijving is gelijk aan die vermeld in het GB in St 1947 No 40, waarbij het Dept. van Scheepvaart werd ingesteld.

Wettelijke bepalingen betreffende de eigenlijke hydrografische opnemingen bestaan niet.

Voorschriften betreffende het beheer en de administratie van het depôt en de onderdepôts van zeekaarten en gidsen werden vastgesteld bij GB in St 1912 No 593, gewijzigd bij dat in St 1923 No 630.

Bij besluit van de Minister van Verkeer, Energie en Openbare Werken van 13 Mei 1950, No P.44/31/295 werd vastgesteld een regeling, betreffende toekenning van een toelage aan het personeel van schepen welke hydrografische opnemingen verrichten, de z.g.n. hydrografie toelage.[69]

Bij RB van 19 Juli 1949 No 14 werd, overwegende dat het noodzakelijk wordt geacht een regeling te treffen nopens de samenwerking op het gebied van de hydrografie tussen de Minister van Marine te 's Gravenhage enerzijds en de Staatssecretaris voor Scheepvaart te Batavia anderzijds en dat in verband hiermee de Staatssecretaris van Marine bij zijn beschikking van 25 Juni 1949 No 152291/11604 de dienovereenkomstig in gemeenschappelijk overleg opgestelde 'Regeling Hydrografie' heeft goedgekeurd, de aan dit RB gehechte 'Regeling Hydrografie' vastgesteld.

Deze Regeling bevat bepalingen betreffende de samenwerking tussen de Hydrografische dienst van het Dept.van Scheepvaart en het Bureau Hydrografie in het Oosten van het Dept.der Marine in Indon..

T.a.v. de samenwerking op hydrografisch gebied tussen Indon. en Ned. kwam na de souvereiniteitsoverdracht een nieuwe regeling tot stand. Bij besluit van de Tweede Ministersconferentie van de Ned.-Indon.Unie van 29 Nov.1950 No MC II/C III/I werd bepaald: *a*. dat tussen de beide Regeringen de hiernevens als bijlage aangehechte 'Overeenkomst Hydrografie' wordt gesloten; *b*. dat de beide Regeringen enige deskundigen zullen aanwijzen teneinde een uitvoeringsregeling te ontwerpen; *c*. dat tot aan de totstandkoming van deze uitvoeringsregeling de hogergenoemde 'Regeling Hydrografie' van 1949 als leiddraad zal dienen.

Bedoelde 'Uitvoeringsregeling Hydrografie' kwam tot stand en trad in werking op 1 Juli 1951.

Het principe van deze overeenkomst is, dat de Ned.Reg. bereid is op verzoek van de Reg. van de RI met deze mede te werken bij de uitoefening van Haar taak op hydrografisch gebied in de Indon. wateren en bij de opbouw van de Indon. hydrografische dienst.

Nagegaan dient te worden wat het rechtskarakter is van deze Overeenkomst Hydrografie.

Art.12 van het Uniestatuut onderscheidt de besluiten genomen ter Ministersconferentie in 2 soorten: 1e. de besluiten tot uitvaardi-

69 Zie noot 26.

ging van 'gemeenschappelijke regelingen'; 2e. 'andere besluiten'.[70]

Deze gemeenschappelijke regelingen behoeven ingevolge art.12, lid 3, van het Uniestatuut de goedkeuring der wederzijdse parlementen. Zij dienen, zoals Logemann[71] zegt, door de beide parlementen autonoom te worden aanvaard.

De vraag is nu, wanneer is er sprake van een 'gemeenschappelijke regeling' en wanneer van een 'ander besluit'.

Teneinde deze vraag te kunnen beantwoorden, eerst een andere vraag, n.l. wat is een gemeenschappelijke regeling? Hierop geeft het Statuut geen antwoord. Moet hier als maatgevend worden aangenomen het materiële criterium of het formele criterium?

Mr L.P.M.Loeff[72] wil als gemeenschappelijke regelingen aanmerken die besluiten, welke algemeen werkende regelen inhouden, waarbij niet iets bepaald wordt voor één persoon of enige bepaaldelijk aangeduide personen of voor één concreet voorliggend geval, maar voor de tevoren onbekende reeks van personen of gevallen.

Naar deze maatstaf zou de Overeenkomst Hydrografie kunnen worden aangemerkt als een gemeenschappelijke regeling. Immers, zij bevat de elementen die haar in de opvatting van Loeff alszodanig zouden kunnen qualificeren.

De Ned.Regering heeft zich echter op het standpunt gesteld, dat terzake een materieel criterium dient te worden verworpen en aangenomen, dat als besluit tot het uitvaardigen van een gemeenschappelijke regeling alleen kan worden aangemerkt een besluit, dat uitdrukkelijk door de Ministersconferentie als zodanig is gequalificeerd (formeel criterium).[73]

Ten aanzien van dit standpunt pleegde de Ned.Regering overleg met de Uniepartner. Dit had plaats in November 1950, op de 2e Unieconferentie en daarbij werd in overeenstemming met de Indon. delegatie een gemeenschappelijke gedragslijn vastgesteld, n.l. dat gemeenschappelijke regelingen alleen kunnen voortkomen uit besluiten, waarin zulks met zovele woorden is gezegd.[74]

[70] Prof.Mr G.J.Resink, Contouren van het Uniestatuut, in Maandblad 'Orientatie', 1950, No 31, bladz.38.
[71] Prof.Dr J.H.A.Logemann, Het nieuwe staatsrecht, in Ned.Juristenblad, 1950, No 2, bladz.32.
[72] Beschouwingen over Unierecht, in Rechtsgeleerd Magazijn Themis, 1950, afl.4., bladz.409.
[73] Mr N.S.Blom, Het rechtskarakter van de besluiten der conferentie van ministers van de Nederlands-Indonesische Unie, in Tijdschrift 'Indonesië', Mei 1951, 4e jaargang, No 6, bladz.529.
[74] Blom, t.a.p., bladz.530.

Zoals reeds is opgemerkt, behoeven de gemeenschappelijke regelingen goedkeuring door de wederzijdse parlementen. Na deze goedkeuring zal het Hoofd der Unie constateren, dat overeenstemming bestaat tussen beide deelgenoten en vervolgens wordt de gemeenschappelijke regeling in het officiële staatsblad van elk der deelgenoten afgekondigd. Door deze afkondiging verkrijgt de regeling rechtskracht (art.12, lid 3, Uniestatuut).

Voor de 'andere besluiten' werd door de beide partners een gedragslijn overeengekomen, in die zin, dat in de besluiten zelf uitdrukkelijk te lezen is, wanneer deze rechtskracht krijgen. Drie gedragsregels werden daarbij vastgesteld:

1e. Besluiten, die niet strekken tot het uitvaardigen van een gemeenschappelijke regeling, verkrijgen zonder meer rechtskracht voor beide deelgenoten, indien in deze besluiten niet anders is bepaald.

2e. Indien in een besluit als onder 1e bedoeld één der deelgenoten het voorbehoud maakt, dat het besluit moet worden onderworpen aan de voorafgaande goedkeuring van het parlement van die deelgenoot, verkrijgt het besluit voor beide deelgenoten rechtskracht, wanneer dit parlement zijn goedkeuring daaraan heeft gegeven.

3e. Indien in een besluit als onder 1e bedoeld beide deelgenoten het voorbehoud maken, dat het besluit moet worden onderworpen aan de voorafgaande goedkeuring van hun parlementen, verkrijgt het besluit voor beide deelgenoten rechtskracht, wanneer beide parlementen hun goedkeuring aan dit besluit hebben gegeven.

Deze regels hebben bij de 2e Unieconferentie als maatstaf gediend. Zelfs heeft deze conferentie, hoewel zulks volgens de 1e regel strikt genomen overbodig was, bij ieder besluit uitdrukkelijk vermeld, dat het door zijn ondertekening voor beide deelgenoten rechtskracht zou krijgen,[75] in casu bij de Overeenkomst Hydrografie.

Uit het bovenstaande blijkt, dat de onderhavige overeenkomst het rechtskarakter heeft van een 'andere overeenkomst'.

Opgemerkt wordt nog, dat uit de bovenvermelde practijk duidelijk blijkt, dat de hierbij betrokken rechtsfunctionarissen zich op het standpunt stellen, dat internationale overeenkomsten derogeren aan de grondwet, in dier voege dat zij ook rechtskracht hebben en uitgevoerd dienen te worden in geval niet voldaan is aan het uitdrukkelijke voorschrift van art.120 VGRI, n.l. dat internationale overeenkomsten goedkeuring van het parlement behoeven.

[75] Blom, t.a.p. bladz.530 en 531.

Bij reg.ver. van 31 Maart 1951 No 23 (LN 1951 No 35) werd bepaald, dat in Indon. twee hydrografische diensten zullen zijn, te weten:

1. de hydrografische dienst van de DP, welke tot taak heeft de samenstelling en verbetering van zeekaarten, zeemansgidsen, boeken en andere hydrografische uitgaven uitsluitend betreffende het zeegebied van Indon., benevens het verrichten van hydrografische werkzaamheden voor wetenschappelijke en commerciële doeleinden;
2. de hydrografische dienst van de ALRI, welke tot taak heeft de samenstelling en verbetering van zeekaarten, zeemansgidsen en andere hydrografische boeken betreffende buiten Indon. gelegen gebieden, het verzorgen van uitgaven welke uitsluitend verband houden met de defensie, benevens het maken van kaarten betreffende de defensie en operaties.[76]

Hierbij is het Amerikaanse voorbeeld gevolgd, waarbij de Coast en Geodetic Survey(ressorterende onder het Department of Commerce)

[76] Het trekt de aandacht dat hier de vorm van een reg.ver. is gekozen. In de considerans is gelet op art.98 VGRI. Ingevolge dit art. dient een reg.ver. ter uitvoering van wetten. In casu is dit niet het geval. Hier is geen sprake van uitvoering van een wet of van een ord.,welke laatste een product van wetgeving is van gelijke orde als een wet. De instelling van de beide hydrografische diensten had bij PB moeten geschieden.Vergelijk Lemaire, Het recht in Indonesië, bladz.104.
Deze legistische opvatting, dat indien de reg.ver. voor andere doeleinden wordt gebezigd dan tot uitvoering van wetten of ords., zij in strijd met de wet is en derhalve door de rechter kan worden weggetoetst, doet de vraag rijzen of hier wellicht sprake is van ongeschreven recht.
Lemaire zegt in zijn 'Het recht in Indonesië', op bladz.41 hieromtrent, dat men 'niet kan volstaan met te stellen, dat naar de wetgever ware te kijken, dat hetgeen van hem als rechtsvoorziening afkomstig is, het recht uitmaakt. Nog daargelaten dat zo'n stelling een voorbehoud nodig heeft ten aanzien van de ontwikkeling van het (wetten) recht door de jurisprudentie en overige rechtspractijk buiten de wetgever om, zou zij slechts een deel van het recht betreffen. Met name het volksgewoonte-recht zou dan niet in aanmerking zijn gekomen, terwijl juist voor dit gewoonterecht de vraag naar de rechtskentrekken klemmend is. Juist de gewoonterechtsvoorzieningen immers hebben met de normen niet-recht gemeen, dat zij ongeschreven zijn. Zij hebben geen dadelijk opvallende uiterlijke kentrekken waardoor zij als recht zijn te kennen. Het is nochtans noodzakelijk uit alle ongeschreven voorzieningen het recht apart te zetten. De practijk wijst uit *hoe* dit nodig is. Het staatsleven b.v. wordt niet uitsluitend beheerst door constitutie

de homewaters kaarteert en het Hydrographic Office of the United States Navy de buitenlandse kaartering verzorgt.

Sinds Oct. 1951 is de RI lid van het Internationaal Hydrografisch Bureau te Monaco.

Dit bureau werd opgericht in 1919 en ving met zijn werkzaamheden aan in 1921.

Het doel is het vormen van een band tussen de hydrografische diensten van de verschillende staten, hun arbeid te coördineren, teneinde de scheepvaart veiliger en gemakkelijker te maken, eenheid te brengen in hydrografische documenten en de hydrografische wetenschap te bevorderen. Leden zijn uitsluitend regeringen.

en organieke wetten, maar ook door ongeschreven normen, door 'langzamerhand tot normen gekristalliseerde practijk'.
Wat deze laatste betreft, heeft Lemaire het oog op de z.g.n. 'conventies', welke liggen op politiek terrein, b.v. dat volgens huidige opvattingen, recht is de buitenwettelijke regel dat de volksvertegenwoordiging behalve de in de constitutie omschreven medewetgevende taak, ook zeggenschap heeft bij het vaststellen van de grondslagen van het regeringsbeleid en bovendien contrôle heeft uit te oefenen op de regering.
In casu dient m.i. te worden gezegd, dat aangezien het gesignaleerde gebruik van de reg.ver. niet is een aanvulling op de regels van de VGRI, doch in strijd is met de positieve regel van art. 98 VGRI, er geen buitenwettelijk recht terzake kan ontstaan. Dit gebruik van de reg.ver. blijft m.i. steeds het karakter dragen van niet-recht en zal mitsdien nimmer buitenwettelijk recht kunnen worden. Het laatste woord terzake ligt bij de rechter, bij de hantering van zijn toetsingsrecht.
In een wereld waarin het grootste gedeelte van de inwoners onder ongeschreven recht leeft, zijn legistische denkwijzen echter ongebruikelijk. Daar valt om met Logemann (Over de theorie van een stellig staatsrecht, bladz. 24) te spreken, het accent op het recht in de sfeer der werkelijkheid als uitsluitend beslissing en niet op het recht in de sfeer van de stelligheid als uitsluitend regel. Waar met dit andere denken ook rekening gehouden wordt zelfs door in hoofdzaak in de sfeer van geschreven recht opgeleide juristen, zullen zij tegen de hierbedoelde conventies of tegenover de practijk, die de reg.ver. ook op andere wijze bezigt dan naar legistische denktrant geoorloofd zou zijn, uiteraard anders staan in hun rechtswaardering dan in een land waar iedereen onder in hoofdzaak geschreven recht leeft. Ik meen niettemin te moeten vasthouden aan mijn hierboven vermelde opvatting. Uit het al dan niet gebruik maken van het toetsingsrecht zal kunnen worden afgeleid of de rechtsfunctionaris meer de legistische denktrant aanhangt, dan wel de 'adatrechtelijke' wijze van denken volgt.

Het Bureau stond krachtens resolutie van de Volkenbondsraad van 2 Oct. 1921 onder auspiciën van de Volkenbond. Het geeft een periodiek uit, 'The Hydrographical Review'.[77]

In 1951 waren 30 landen toegetreden als lid van het Bureau.

Eens in de 5 jaar wordt te Monaco een Internationale Hydrografische Conferentie gehouden van de leden. De 6e Conferentie had plaats in April/Mei 1952, waarop de R.I. met een delegatie vertegenwoordigd was.

[77] François, deel I, bladz. 393 en 986.

## DE SCHEEPVAARTWETGEVING

g. Menjediakan bahan untuk perundang-undangan pelajaran.
*Vertaling:*
De voorbereiding van de scheepvaartwetgeving.

Tevoren luidde dit punt: de scheepvaartwetgeving.

In de Instructie voor de HIS van 1912 kwam dit punt niet voor, evenmin in die van 1930.

Doch in deze laatste was in art. 2 in punt g opgenomen: 'Alle aangelegenheden met betrekking tot de zeebrieven en andere nationaliteitsbewijzen van schepen en vaartuigen, de scheepsmeting, scheepvaartstatistiek, bakengelden, zomede alle verdere zaken de scheepvaartwetgeving rakende.' Hieruit blijkt, dat de Dienst van Scheepvaart sinds 1930 omvatte alle zaken, welke de scheepvaartwetgeving raakten.

Bij de instelling van het Dept. van Scheepvaart werd in het meergenoemde GB in St 1947 No 40 in punt h opgenomen: 'de scheepvaartwetgeving' en in punt i: 'de aangelegenheden met betrekking tot het zeehaven- en scheepvaartregime in Nederlandsch-Indië en alle verdere zaken de scheepvaartwetgeving rakende.'

Het valt hierbij op, dat niettegenstaande punt h de scheepvaartwetgeving noemde, in punt i aan het slot toch nog werd opgenomen 'en alle verdere zaken de scheepvaartwetgeving rakende'. Deze toevoeging aan punt i was eigenlijk overbodig, omdat punt h reeds de gehele scheepvaartwetgeving noemde.

Wat kon de bedoeling zijn geweest van deze toevoeging aan het slot van punt i? Aangenomen moet worden, dat hier geen speciale bedoeling heeft voorgezeten. Bij de totstandkoming van het GB in St 1947 No 40 werd, zoals reeds vermeld, in een afzonderlijk punt, n.l. h, opgenomen 'de scheepvaartwetgeving', teneinde duidelijk te doen uitkomen dat alle aangelegenheden liggende op dit terrein zouden behoren tot de werkkring van het nieuwe departement. Het punt g van art. 2 van de Instructie van 1930 werd uit elkaar gehaald en de daarin genoemde aangelegenheden in afzonderlijke punten genoemd, terwijl daarvoor in de plaats kwam 'de aangelegenheden met betrekking tot het zeehaven- en scheepvaartregime in Nederlandsch-Indië.' Het gevolg was, dat de tekst van punt i in St 1947 No 40 de toevoeging 'alle verdere zaken de scheepvaartwetgeving rakende' bleef behouden.

Zoals gezegd, was deze toevoeging formeel niet nodig geweest, omdat punt h reeds de gehele scheepvaartwetgeving omvatte.

Thans de vraag: wat omvat het begrip 'de scheepvaartwetgeving'? Zonder meer zou het antwoord hierop moeten luiden: de gehele wetgeving met betrekking tot de scheepvaart in de ruimste zin des woords.

Doch er is een restrictie. In het meergenoemde besluit van de Minister van Verbindingen van 4 Sept.1951 No 3212/Ment., waarbij de werkkring en de organisatie van het Ministerie van Verbindingen werd vastgesteld, is in hoofdstuk V, art.5, sub A 6, bepaald, dat de Afdeling Algemene Scheepvaartzaken (Bagian Pelajaran Umum) - zie noot 6 onderaan bladz.12 - o.m. tot taak heeft: mengurus pelajaran niaga, hetgeen betekent: de regeling van de koopvaardij.

Hieruit blijkt, dat KDP geen bemoeienis heeft met de koopvaardij, d.w.z. geen bemoeienis heeft met de economische scheepvaartaangelegenheden.

De wetgeving betreffende dit terrein valt dus buiten de bemoeienis van KDP.

Doch behalve bovengenoemde restrictie is er nog een tweede. In de omschrijving van de werkkring van het Dept.van Justitie (thans Ministerie van Justitie), eveneens opgenomen in het GB in St 1948 No 63, n.l. in art.2, is sub h vermeld: 'de handelswetgeving', waaronder valt het WvK. In dit wetboek zijn zeer vele aangelegenheden betreffende de scheepvaart geregeld, n.l. in het tweede boek daarvan betreffende de rechten en verplichtingen uit scheepvaart voortspruitende. Dit gehele complex bepalingen is derhalve onttrokken aan de werkkring van de DP. Doch de bemoeienis van het Ministerie van Justitie terzake brengt uiteraard met zich, dat zij in de practijk,indien nodig, geschiedt in overleg en in samenwerking met de beide deskundige instanties, n.l. de DP en de Afdeling Algemene Scheepvaartzaken.

Er blijft derhalve wat de scheepvaartwetgeving betreft voor de DP over: de gehele scheepvaartwetgeving in de ruimste zin des woords, minus de wetgeving t.a.v. de economische scheepvaartaangelegenheden en minus de handelswetgeving, voorzover deze betreft de rechten en verplichtingen uit de scheepvaart voortspruitende.

Het trekt de aandacht dat het onderhavige punt voorheen betrof: de scheepvaartwetgeving, en thans: de voorbereiding van de scheepvaartwetgeving.

Wat is de reden hiervan?Deze toevoeging zal daarin zijn gelegen,

dat bij de souvereiniteitsoverdracht het zelfstandige departement van scheepvaart werd omgezet in een Dienst, ressorterende onder een ministerie.

Dit brengt met zich, dat de scheepvaartwetgeving uiteindelijk een aangelegenheid is van de Minister van Verbindingen. Met deze toevoeging zal zijn bedoeld tot uiting te brengen, dat wijziging van de bestaande scheepvaartwetgeving en het in het leven roepen van nieuwe bepalingen op dit gebied een punt is dat uiteindelijk de Minister regardeert.

De DP is de instantie die een en ander voorbereidt en de betrekkelijke voorstellen aan de Minister doet.

Dit brengt met zich, dat KDP belast is met de zorg terzake, d.w.z. dat hij deze wetgeving nauwlettend heeft gade te slaan: 1e wat betreft de uitvoering; 2e t.a.v. de vraag of zij nog voldoet aan de eisen des tijds en of in verband daarmee wijzigingen dienen te worden aangebracht of nieuwe bepalingen in het leven moeten worden geroepen; 3e t.a.v. eventuele aanpassing aan voor Indon. van kracht geworden verdragen.

## HET ZEEHAVEN- EN SCHEEPVAARTREGIME

*h.* Mengurus soal-soal mengenai tata tertib bandar laut dan pelajaran di Indonesia dan soal-soal lain jang mengenai perundang-perundangan pelajaran.
*Vertaling:*
De regeling van de aangelegenheden betreffende het zeehaven- en scheepvaartregime in Indonesië en de verdere zaken betreffende de scheepvaartwetgeving.

Tevoren luidde dit punt: de aangelegenheden met betrekking tot het zeehaven- en scheepvaartregime in Indonesië en alle verdere zaken de scheepvaartwetgeving rakende.

Dit hoogst belangrijke stuk wetgeving betreffende het zeehaven- en scheepvaartregime omvat het volgende.
Art. 184 der IS bepaalt:
1. De bij reg.ver. als zeehaven aangewezen plaatsen in Indon. staan open voor de buitenlandse handel en zijn toegankelijk voor de zeeschepen van alle volken, met welke het Kon. der Nederlanden in vriendschap is, een en ander op voorwaarde van wederkerigheid en behoudens de naleving der algemene en plaatselijke verordeningen.
2. Overigens wordt de toelating ten handel van zeeschepen in Indon. geregeld bij of krachtens de wet.

Ten uitvoering hiervan kwam tot stand:
*a.* De wet van 17 Juli 1936, houdende herziening van het zeehaven- en scheepvaartregime in Indon., aan te halen als 'Ind. Scheepvaartwet 1936' (St 1936 No 700 jo 1937 No 21), gewijzigd bij de VMG van 21 Juli 1941 No 86/DvO/VIIA - 3 (JC 1941 No 57a).
*b.* De 'Scheepvaartverordening 1936' (St No 703), gewijzigd bij de reg.ver. in St 1937 Nos 445 en 609, 1938 No 202 en 1940 No 62, zomede bij de laatstgenoemde VMG.
*c.* Het GB in St 1936 No 706, houdende machtiging aan de CZM, ingevolge art. 4, lid 4, ISW, om in het bijzonder met het oog op touristenschepen, in bijzondere gevallen aan schepen onder vreemde vlag te vergunnen, door hem aan te wijzen kustplaatsen aan te doen voor andere dan handelsdoeleinden.
*d.* Het GB in St 1939 No 383, gewijzigd bij dat in St 1941 No 493

en 1948 No 262, houdende openstelling van kustplaatsen voor de buitenlandse handel ter uitvoering van art.2, lid 3, van de ISW.

Bij dit GB van 1939 werd tevens ingetrokken dat in St 1936 No 704, gewijzigd bij dat in St 1937 Nos 446 en 578; 1938 Nos 111 en 421, en 1939 Nos 19 en 107, waarin laatstelijk deze openstelling was geregeld.

e. Het GB in St 1940 No 59, gewijzigd bij dat in St 1941 No 92, houdende dispensaties van het vlagvereiste voor kustvaart ter uitvoering van art. 3, lid 3, van de ISW.

Bij dit GB van 1940 werd tevens ingetrokken dat in St 1936 No 705, gewijzigd bij dat in St 1937 Nos 201, 381 en 447, en 1938 No 142, waarin laatstelijk deze dispensaties waren geregeld.

Een korte vermelding van deze bepalingen, zoals zij luidden vóór genoemde VMG, volgt thans.[78] Daarna zal een korte behandeling volgen van de wijzigingen die bij deze VMG werden aangebracht.

Allereerst dient er op te worden gewezen, dat de onderhavige wettelijke regelingen na de souvereiniteitsoverdracht als eigen regelingen van de RI van kracht zijn gebleven, ingevolge art.8, lid 1, van de Overgangsovereenkomst behorende bij de RTC bepalingen. Hier is geen onverenigbaarheid met deze overdracht, met de bepalingen van het Uniestatuut, van de Overgangsovereenkomst of van enige andere overeenkomst tussen Ned. en Indon. gesloten.

Krachtens lid 3 van genoemd art.8 moet derhalve in deze wettelijke regelingen, wanneer daarin sprake is van schepen gerechtigd tot het voeren van de Ned.vlag, worden gelezen schepen gerechtigd tot het voeren van de Ned.vlag en schepen gerechtigd tot het voeren van de vlag van de RI.

Het doel van deze nieuwe scheepvaartwetgeving was in hoofdzaak drieledig:

1. Er werd een einde gemaakt aan het op scheepvaartgebied bestaande verschil tussen het rechtstreeks bestuurd gebied en dat der zelfbesturende landschappen, door één regeling voor het gehele gebied van Ned.-Indië in te voeren. De bijzondere positie waarin de havens van deze landschappen, de z.g.n. Inlandse havens, verkeer-

[78] Zie de Kennisgeving 1937 No 1" van de Hoofdinspecteur, Hoofd van de Dienst der In- en Uitvoerrechten en Accijnzen, aan de ambtenaren van deze Dienst. Overeenkomstige instructies werden terzake door de HIS aan de hms gezonden.

den n.l. de practische gelijkstelling van deze havens met de havens geopend voor de algemene handel, kwam te vervallen.[79]
2. De toelating van de scheepvaart onder vreemde vlag (thans de niet-Indon. en de niet-Ned. vlag) werd in beginsel beperkt tot de bij reg.ver. aan te wijzen, voor de buitenlandse handel open gestelde, z.g. 'zeehavens'.
3. De kustvaart werd in beginsel aan de Ned.vlag (thans de Indon. en de Ned.vlag) voorbehouden, ook tussen de voor de buitenlandse handel opengestelde havens.

In deze wetgeving is er naar gestreefd om door middel van ruime dispensaties het mogelijk te maken, dat te allen tijde met de belangen van handel,industrie en cultures rekening kan worden gehouden.

De ISW onderscheidt de plaatsen die in Indon.door zeeschepen kunnen worden aangedaan in 'zeehavens' en 'kustplaatsen'.

Onder zeehaven verstaat deze wet: een als zodanig bij reg.ver. aan te wijzen plaats in Indon., welke door zeeschepen kan worden bezocht.

De plaatsen, welke als zeehaven zijn aangewezen, zijn opgenomen in art.1 van de SVV; zodanige aanwijzing geldt voor het gebied, liggende binnen de redegrenzen van de aangewezen plaats.

Elke andere plaats die, zomede elk ander punt aan de kusten van Indon. of aan rivieren dat, door zeeschepen kan worden bezocht, is een 'kustplaats' in de zin der ISW.

Kustplaatsen mogen in principe slechts door schepen onder Indon. en onder Ned.vlag worden aangedaan.

Zoals het genoemde art.184 IS bepaalt, staan alleen de zeehavens open voor de buitenlandse handel. Een definitie hiervan komt niet in de scheepvaartwetgeving voor, doch uit de verschillende bepalingen, in onderling verband beschouwd, is af te leiden, dat hier onder moet worden verstaan:
1. het lossen of ontschepen uit een zeeschip van goederen of passagiers,welke in het buitenland in dat schip zijn ingeladen, resp. zich in het buitenland op dat schip hebben ingescheept.
2. het laden van goederen, resp. het inschepen van passagiers, in een zeeschip, bestemd om eerst in het buitenland uit dat schip te worden gelost, resp. ontscheept.

79 Zie voor uitvoerige behandeling van dit punt Mr J.H.Zeeman. De kustvaart in Ned.-Indië beschouwd in verband met het Londens tractaat van 17 Maart 1824. Proefschrift, Amsterdam 1936. Hfdst. 7. Verder Fançois, deel 1, bladz.995.

De buitenlandse handel eindigt dus (resp. vangt aan) bij de lossing of ontscheping uit (resp. inlading of inscheping in) het zeeschip, dat de goederen of passagiers uit het buitenland aanbracht (resp. naar het buitenland zal vervoeren).

Onder lossing, resp. inlading, moet ten deze niet uitsluitend worden verstaan lossing aan, resp. inlading van, de wal, maar ook lossing in, resp. inlading uit, prauwen.

Hieruit volgt, dat niet in strijd met de scheepvaartbepalingen wordt gehandeld, wanneer b.v. goederen, welke ter rede van een zeehaven in onder Indon. of Ned. vlag varende prauwen zijn gelost, met die prauwen worden gebracht naar een buiten de redegrenzen der zeehaven liggend punt van de kust (kustplaats) om aldaar aan de wal te worden gelost, daar immers de buitenlandse handel eindigde bij de lossing in prauwen ter rede van de zeehaven en dus op de betrekkelijke kustplaats geen - aldaar verboden - buitenlandse handel geschiedt. Eveneens mogen van een kustplaats goederen met onder Indon. of Ned. vlag varende prauwen worden afgescheept, ter inlading naar het buitenland in een zeeschip, mits dit ligplaats heeft gekozen ter rede van een zeehaven.

Zoals vermeld, mag buitenlandse handel in het algemeen alleen geschieden in de zeehavens en niet op de kustplaatsen.

Op deze regel zijn echter verscheidene uitzonderingen toegestaan, waarvoor wordt verwezen naar art.2 van de SVV en naar het genoemde GB in St 1939 No 383.

In dit GB is bovendien de Directeur van Financiën (thans de Minister van Fin.) gemachtigd in bijzondere gevallen binnen het tolgebied gelegen kustplaatsen open te stellen voor de buitenlandse handel, voor zover betreft de in- en/of uitvoer van goederen. Dezelfde bevoegdheid is toegekend aan de CZM(thans Minister van Verbindingen (KDP), in verband met de in Hfdst.2 genoemde ord. in St 1947 No 50), voor zover betreft het in en/of ontschepen van passagiers.

Gebruik makende van deze bevoegdheid stelde de CZM bij zijn beschikking van 18 Nov.1939 No Sch 91/4/3 de kustplaatsen Boeleleng, Teloekan-Bawangbaai en Padangbaai open voor de buitenlandse handel, telkenmale dat aldaar door een schip toeristen worden aangebracht c.q. afgehaald, uitsluitend voorzover betreft het in- en ontschepen van die touristen.

Onder kustvaart wordt blijkens art.1 van de ISW verstaan 'het vervoeren met zeeschepen van goederen ingeladen, en/of passagiers ingescheept in een zeehaven of kustplaats naar een andere zeehaven of kustplaats, alwaar die goederen worden gelost, en/of die pas-

sagiers worden ontscheept, zulks ongeacht de gevolgde route.

Uit deze definitie volgt, dat onder het begrip kustvaart valt het binnenlands vervoer per schip, zowel van en naar zeehavens als van en naar kustplaatsen en eveneens van een zeehaven naar een kustplaats en omgekeerd, mits de goederen zijn ingeladen (of de passagiers ingescheept)op de ene plaats en zij worden gelost(resp. ontscheept) op de andere.

Daarentegen is geen kustvaart,doch buitenlandse handel, het vervoeren van goederen of passagiers, ingeladen of ingescheept in het buitenland, van de ene plaats binnen Indon. naar de andere, indien de goederen op een eerstbedoelde plaats in Indon. niet zijn gelost (de passagiers aldaar niet zijn ontscheept) en omgekeerd, het vervoeren van de ene plaats binnen Indon. naar de andere van goederen of passagiers, op eerstbedoelde plaats ingeladen of ingescheept, voorzover zij uit het vaartuig waarin zij zijn ingeladen of waarin de passagiers zich hebben ingescheept,eerst in het buitenland worden gelost of ontscheept.

In verband met de woorden aan het slot van de definitie van kustvaart 'zulks ongeacht de gevolgde route', is het vervoer van goederen,ingeladen op een plaats binnen Indon.,naar een andere plaats binnen Indon., doch via een buitenlandse haven (b.v. Singapore) eveneens kustvaart, indien die goederen in de buitenlandse haven niet worden gelost (overgescheept). Is dit laatste wel het geval, dan valt het vervoer naar en van de buitenlandse haven onder het begrip buitenlandse handel, welke, behoudens uitzonderingen, in zeehavens mag plaats hebben.

De kustvaart is in art.3, lid 1, van de ISW in principe voorbehouden aan de zeeschepen, varende onder de Indon. of de Ned.vlag, zodat, in het algemeen schepen onder andere vlag geen kustvaart mogen uitoefenen.

Art.3, lid 2, van de ISW voorziet in de mogelijkheid het uitoefenen van kustvaart, behalve aan het vlagvereiste, bovendien nog te binden aan een bepaalde vergunning, waaraan voorwaarden kunnen worden verbonden.

Het 3e lid van bedoeld art.3 bepaalt, dat door of namens de GG (thans Menteri Perhubungan (KDP.)), zonodig onder daarbij te stellen voorwaarden, van het vlagvereiste in bijzondere gevallen dan wel voor bepaalde trajecten of het vervoeren van bepaalde goederen, dispensatie kan worden verleend. Hierop berust het genoemde GB in St 1940 No 59, houdende verlening van dispensaties.

Dit GB trok, zoals reeds vermeld, het GB in St 1936 No 705 in. Dit ingetrokkene gaf o.m. dispensatie van het vlagvereiste voor

kustvaart voor het vervoer van uit het buitenland afkomstige voor een plaats in Indon. bestemde goederen, t.a. waarvan de invoerformaliteiten nog niet zijn vervuld, zomede van uit een plaats in Indonesië afkomstige voor het buitenland bestemde goederen t.a. waarvan de uitvoerformaliteiten zijn vervuld, tussen een aantal zeehavens onderling, een en ander onder voorwaarde, dat dit vervoer geschiedt door in oceaanvaart gebezigde zeeschepen met een brutoinhoud van 8500 of meer $M^3$, die in geregelde lijndienst verbindingen tussen Indon. en het buitenland onderhouden, en plaats heeft met het schip, dat de goederen uit het buitenland aanvoerde of naar het buitenland zal afvoeren, of met een ander schip, mits in het laatste geval beide schepen behoren tot één en hetzelfde door de CZM aan te wijzen scheepvaartbedrijf.

Ter uitvoering hiervan wees de CZM bij zijn beschikking van 28 Juni 1937 No Sch 91/2/14, gewijzigd bij die van 3 Aug. 1937 No Sch 91/2/24, een aantal scheepvaartbedrijven aan.

Het GB in St No 59 bepaalt in art. 1, sub b, dat alle nog van kracht zijnde beschikkingen, genomen op grond van het ingetrokken GB in St 1936 No 705, hun geldigheid behouden en geacht moeten worden krachtens de bepalingen van dit nieuwe GB te zijn verleend. Genoemde beschikking van de CZM bleef derhalve van kracht.

Opgemerkt wordt, dat dit GB van 1940 dezelfde bepaling bevat als die in het GB van 1936, krachtens welke bedoelde beschikking van de CZM tot stand kwam.

Dit GB in St 1940 No 59 machtigt in art. 5 de Directeur van Financiën (thans de Min. van Fin.) in bijzondere gevallen dispensatie te verlenen van het vlagvereiste voor kustvaart voor zover betreft het vervoer van goederen en de CZM (thans via de DIS de Menteri Perhubungan (KDP)) voor zover betreft het vervoer van passagiers.

Art. 4 van de ISW regelt het aandoen van zeehavens en kustplaatsen voor andere dan handelsdoeleinden, zoals het innemen van water, levensmiddelen en brandstof voor gebruik aan boord, het aanvullen van de bemanning, het aandoen van plaatsen door touristenschepen, de aanbrengst, b.v. door vissersvaartuigen of de daarbij behorende transportvaartuigen, van direct uit zee afkomstige vis en andere zeevoortbrengselen, het inleveren van de in de douanebepalingen voorgeschreven stukken bij aankomst van schepen, elders dan ten ontvangerskantore, zomede het in- of ontschepen van bewakingspersoneel van de Dienst der I., U. en A.

Schepen onder Indon. of Ned. vlag zijn gerechtigd tot het aandoen voor andere dan handelsdoeleinden van zeehavens en kustplaatsen.

Schepen onder andere vlag mogen, voor andere dan handelsdoelein-

den, slechts die plaatsen aandoen, waar zij gerechtigd zijn ten handel te komen.

De regel is dus, dat in het algemeen kustplaatsen door schepen onder andere dan Indon. of Ned. vlag ook niet voor andere dan handelsdoeleinden mogen worden aangedaan. Op deze regel zijn, krachtens lid 3 van art. 4 ISW, enige uitzonderingen toegestaan in art. 3 SVV.

Krachtens het bepaalde in art. 4, lid 4, ISW werd, zoals reeds vermeld, bij GB in St 1936 No 706 de CZM gemachtigd, speciaal met het oog op toeristenschepen, in bijzondere gevallen aan schepen onder vreemde - zijnde niet-Indon. of niet-Ned. - vlag te vergunnen, door hem aan te wijzen kustplaatsen aan te doen voor andere dan handelsdoeleinden.

Nogmaals wordt er op gewezen, dat alle bevoegdheden die de onderhavige wettelijke bepalingen toekennen aan de Comm. der Zeemacht, thans toekomen aan de Menteri Perhubungan (KDP), ingevolge de meergenoemde ord. in St 1947 No 50. Immers, al deze bevoegdheden hebben betrekking op aangelegenheden behorende tot de werkkring van de DP.

Strafbepalingen zijn vervat in art. 5 der ISW. De strafbare feiten worden beschouwd als overtredingen. Het zeeschip waarmee en de goederen ten aanzien waarvan de overtreding is gepleegd kunnen worden verbeurd verklaard, terwijl voor de betaling der opgelegde boete en de kosten der gerechtelijke vervolging de zeeschepen en goederen verbonden en executabel zijn. Verder bepaalt dit art., dat de bij reg.ver. aan te wijzen gezaghebbenden (ingevolge art. 4, lid 2, SVV zijn dit de hms en de ambtenaren der I., U. en A.) bevoegd zijn ten koste en gevare van de overtreders, indien mogelijk en raadzaam na voorafgaande waarschuwing, en desvereist met geweld, te doen wegnemen of beletten en te doen verrichten al wat in strijd met deze wet, een op deze wet berustende verord. of een krachtens deze wet of een zodanige verord. uitgevaardigd bevel, is of wordt gedaan of nagelaten. Tenslotte schept dit art. de mogelijkheid, dat de bij reg.ver. aan te wijzen gezaghebbenden (ingevolge art. 4, lid 3, SVV is dit voor Java en Madura de Minister van Financiën en voor de buitengewesten de Hoofden van gewestelijk bestuur) ter voorkoming van strafvervolging, met de verdachten in schikking treden.

Krachtens art. 6 ISW zijn de hms en de ambtenaren der I., U. en A. belast met het toezicht op de naleving van de bepalingen dezer wet. Zij zijn tevens bevoegd tot de opsporing van de in deze wet omschreven strafbare feiten. Tot deze opsporing zijn tevens bevoegd (art. 4, lid 1, SVV) de commandanten van schepen van de Kon. Marine (thans de ALRI), de gezaghebbers van de DPN, de gezagvoerders van de schepen van de bebakening en kustverlichting, de onder de bevelen van

deze commandanten, gezaghebbers en gezagvoerders gestelde personen, die daartoe door hen van een opdracht zijn voorzien, de loodsen en de door de Comm. der Zeemacht (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) aangewezen officieren van de ALRI[80], officieren van de DPN en inspecterende ambtenaren bij de DP, alsmede, voorzover betreft vaartuigen van minder dan 100 $M^3$ bruto inhoud en zeevissersvaartuigen, de djuragans der gewest. vaartuigen.

Art. 17 der wet verklaart, dat zij niet van toepassing is op oorlogsschepen en zeeschepen varende onder de Indon.- of Ned. vlag gebezigd voor de openbare dienst[81], zomede in gevallen van zeeramp of nood.

Zoals reeds vermeld, bracht de VMG van 21 Juli 1941 No 86/DvO/VII A-3 (JC 1941 No 57a) wijziging in de ISW en in de SVV. Bovendien werd daarbij het meergenoemde GB in St 1936 No 706 ingetrokken.

Deze wijzigingen waren van zeer ingrijpende aard en hadden betrekking op handelingen voor andere dan handelsdoeleinden.

Zoals vermeld, omvatten deze handelingen o.m. het innemen van brandstof voor gebruik aan boord. Het had de aandacht getrokken, dat verschillende Japanse schepen in Indon. havens abnormaal grote hoeveelheden brandstof innamen, waardoor het vermoeden werd gewekt, dat deze dienden voor het aanleggen van voorraden aan de kusten van al dan niet onder Japanse contrôle staande eilanden of gebieden in of in de nabijheid van Indon., in verband met een eventuele oorlog. Teneinde hieraan paal en perk te stellen, werden de handelingen voor andere dan handelsdoeleinden t.a.v. vreemde schepen aan beperkingen onderworpen.

Bij lid 2 van het nieuwe art. 4 der ISW werd bepaald, dat de bevoegdheid van zeeschepen onder vreemde vlag met betrekking tot deze handelingen geheel bij of krachtens reg. ver. wordt geregeld, terwijl tevens bij reg. ver. kan worden voorgeschreven, dat voor het verrichten van die handelingen in bepaalde gevallen een vergunning wordt vereist, aan welke vergunning voorwaarden kunnen worden verbonden.

Ter uitvoering hiervan werd een nieuwe tekst van art. 3 der SVV

80 Ook hier is de oorspronkelijk aan de CZM toegekende bevoegdheid via de DIS overgegaan op de Menteri Perhubungan (KDP). Deze aanwijzing van officieren van de ALRI als opsporingsambtenaar betreft een aangelegenheid behorende tot de werkkring van de DP.

81 Hieronder zal b.v. kunnen vallen een Ned. loodsschip of een ander onder Ned. vlag varend schip, gebezigd voor de openbare dienst hetwelk gestationneerd is in Nieuw-Guinea en een Indon. haven aandoet.

vastgesteld, waarin deze bevoegdheid van zeeschepen onder vreemde vlag is geregeld.[82]

Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen zeeschepen, die niet van enig mechanisch voortstuwingsmiddel zijn voorzien en dezulke die wel met een dergelijk middel zijn uitgerust.

Voor eerstgenoemde schepen, in het algemeen zeilschepen, doch zonder hulpvermogen, onder vreemde vlag, gelden in hoofdzaak dezelfde regelen als tevoren voor alle zeeschepen onder vreemde vlag waren neergelegd in art.4, lid 2, der ISW, n.l. dat zij voor de onderhavige handelingen slechts die plaatsen mogen aandoen, waar zij gerechtigd zijn ten buitenlandsen handel te komen.

Voor de tweede categorie schepen kwam als algemene regel, dat deze schepen in alle zeehavens en kustplaatsen voor deze handelingen tevoren moeten zijn voorzien van een door of namens de CZM (ingevolge de ord. in St 1947 No 50 is dit thans de Menteri Perhubungan (KDP)) verleende vergunning (zie art.3, lid 3, der SVV, nieuw). Slechts voor bepaalde hier aangeduide gevallen kunnen enige hier genoemde handelingen, te weten het inleveren van douane documenten elders dan ten ontvangerskantore en het in- of ontschepen van bewakingspersoneel e.d., zonder bedoelde vergunning worden verricht.

De CZM heeft zijn bevoegdheid tot het verlenen van deze vergunningen overgedragen aan de hms en de dd.hms en voor plaatsen waar een dergelijke functionaris niet bescheiden is, aan de hoofden van plaatselijk bestuur c.q. op Java en Madura aan de assistenten-resident. Deze bevoegdheid is echter niet voor alle gevallen overgedragen, doch is beperkt tot de volgende:

1e. Bedoelde gezaghebbenden zijn gemachtigd om aan handelsvaartuigen onder vreemde vlag, welke van enig mechanisch voortstuwingsmiddel zijn voorzien en welke in een zeehaven of kustplaats rechtmatig ten buitenlandsen handel of ter kustvaart komen, een vergunning te verlenen als nader omschreven in de modellen A en B.

2e. Deze gezaghebbenden zijn alleen met bijzondere machtiging van de CZM (thans Menteri Perhubungan (KDP)) bevoegd tot verlening van de vergunning volgens model C. Deze dekt de meest voorkomende handelingen voor andere dan handelsdoeleinden te verrichten door zeeschepen (al dan niet mechanisch voortbewogen), welke in een plaats niet ten buitenlandsen handel of ter kustvaart komen.

82 Zie de Kennisgeving 1941 No 9* van de Hoofdinspecteur, Hoofd van de Dienst der I.;U. en A.; aan de ambtenaren van deze Dienst. Overeenkomstige instructies werden terzake door de HIS aan de hms en de betrokken bestuursambtenaren gezonden.

Al deze vergunningen kunnen te allen tijde zonder opgave van redenen worden ingetrokken.

Bij de onderhavige VMG werd bovendien ingetrokken het meergenoemde GB in St 1936 No 706, waarbij de CZM was gemachtigd, speciaal met het oog op touristenschepen, in bijzondere gevallen aan schepen onder vreemde vlag te vergunnen, door hem aan te wijzen kustplaatsen aan te doen voor andere dan handelsdoeleinden. Deze intrekking paste in het nieuwe systeem, omdat voortaan voor deze handelingen in elk voorkomend geval een speciale vergunning werd vereist.

Uit het bovenstaande blijkt duidelijk welk een ingrijpende wijziging de onderhavige VMG bracht.

Het vreemde is, dat na de oorlog de practijk zich op het standpunt stelde, dat deze verord. niet meer van kracht was, m.a.w. dat de tekst van de ISW en van de SVV wederom luiden zoals vóór de inwerkingtreding van deze verord., en het GB in St 1936 No 706 niet is ingetrokken.

Toen de Regering in 1946, nadat Zij ingaande 15 Juli van dit jaar in de gewesten Borneo en de Grote Oost de staat van beleg had opgeheven en enkele delen van deze gewesten in aansluiting daaraan in staat van oorlog had verklaard(St 1946 No 71), aan de departementshoofden advies vroeg t.a.v. de vraag welke Verordeningen Mil.Gezag konden vervallen, was de DIS van oordeel, dat de onderhavige kon worden ingetrokken, omdat aan de daarin neergelegde voorzieningen geen behoefte meer bestond. De Directeur van Financiën evenwel wenste het van kracht blijven daarvan, aangezien zich naar diens oordeel gevallen zouden kunnen voordoen waarin hantering er van nodig zou zijn. Ook de CZM huldigde deze laatste opvatting. Het resultaat hiervan was, dat de verord. van kracht bleef, zoals tot op de huidige dag het geval is t.a.v. enige gebieden van Indon. waar sinds 10 Mei 1940[83] hetzij de staat van beleg, hetzij de staat van oorlog, hetzij de een in aansluiting aan de andere, onafgebroken heeft gegolden en nog geen jaar sinds de opheffing daarvan is verlopen (zie artt.5 en 34 van de Regeling op de staat van oorlog en van beleg; St 1939 No 582).[84]

83 Bij GB van 10 Mei 1940 No 1z (St No 134) werd Indon. met ingang van deze datum in staat van beleg verklaard.

84 Bij PB van 28 Juli 1952 No 174 werd ingaande 30 Juli d.a.v. de staat van beleg opgeheven in alle gebieden waar deze nog gold, terwijl de staat van oorlog werd beëindigd in enige gebieden.
In de volgende gebieden blijft de staat van oorlog gelden:

Met nadruk wordt er op gewezen, dat de boven gereleveerde onwettige toestand ten spoedigste behoort te worden beëindigd. De verord. dient te worden ingetrokken, omdat in de practijk aan haar geen behoefte meer bestaat. Doch zolang zulks formeel niet heeft plaats gehad, is zij nog steeds van kracht in bedoelde gebieden, met alle consequenties daaraan verbonden. Wanneer thans een mechanisch voortbewogen schip onder vreemde - zijnde niet-Indon.of niet-Ned. - vlag in een zeehaven aldaar ten handel komt en daar tevens handelingen verricht voor andere dan handelsdoeleinden, wordt dit laatste zonder meer toegelaten, terwijl ingevolge de genoemde voorschriften daarvoor een vergunning A of B is vereist. Evenzo wordt thans aldaar zonder meer toegelaten, dat een mechanisch voortbewogen schip onder vreemde - zijnde niet-Indon. of niet-Ned. - vlag, een zeehaven aandoet voor andere dan handelsdoeleinden, terwijl daarvoor krachtens de onderhavige voorschriften een vergunning C vereist is.

Intrekking van deze VMG kan geschieden door de Menteri Pertahanan, ingevolge de reg.ver. in LN 1950 No 21.

In de volgende verdragen, welke voor Indon. van kracht zijn, ingevolge art.5 van de Overgangsovereenkomst behorende bij de RTC bepalingen, is iets omtrent de kustvaart geregeld:

1. Tractaat van handel en scheepvaart tussen Nederland en de Ver. Staten van Amerika van 1839(Ned.St 1839 No 29), met aanvullingsovereenkomst van 1852 (Ned.St 1853 No 16; St 1853 No 54; B deel I No 59).[85]

   In art.4 van deze overeenkomst is bepaald, dat visserij en kusthandel in beide landen en in de Ned.kolonien is voorbehouden aan nationale schepen; wat echter aan schepen van andere natio-

1. de provincie West-Java, met inbegrip van de gemeente Djakarta;
2. de provincie Midden-Java, met inbegrip van het bijzondere gebied Jogjakarta;
3. de provincie Oost-Java, met uitzondering van de residentie Madura;
4. Zuid-Celebes, Ceram en Ambon;
5. de residentie Riouw archipel.

Op 30 Juli 1953 zijn vervallen de verordeningen Mil.Gezag in alle gebieden waar de staat van beleg of de staat van oorlog is opgeheven. Zij blijven van kracht in de hoger sub 1 t/m 5 genoemde gebieden. Bij PB van 30 Juli 1952 No 176 zijn, ingaande deze datum, alle territoriale wateren van Indon. in staat van oorlog verklaard.

85 B - Bosmans et Visser. Repertoire des traités et des engagements internationaux concernant les Pays-Bas. 1845-1920.

naliteit in deze wordt toegestaan, wordt ook vergund aan schepen onder de vlag van de andere staat.

Onder kusthandel in de Oost-Ind. Archipel wordt verstaan: de handel van het ene eiland op het andere. In de Ver. Staten is dit: de handel tussen de havens dier Staten en de Atlantische Oceaan en die aan de Stille Zuidzee.

2. Tractaat van handel en scheepvaart, tussen Ned. en Pruisen, met inbegrip van de verdere staten van het Duitse Tolverbond, van Den Haag van 1851, met Protocol (Ned. St 1852 No 104; St 1852 No 75, 1871 No 84 en 1872 Nos 172, 173 en 174; B deel I No 48; L Deel 4 No 277).[86] Dit Tractaat is gewijzigd bij het Verdrag van Berlijn van 1923 (Ned. St 1924 Nos 252 en 408; St 1924 No 451) en bij het Verdrag van Berlijn van 1925 (Ned. St 1926 No 348 en St 1931 No 176).

Art. 11 van dit Tractaat bepaalt, dat de onderdanen van Partijen wat betreft de kustvaart de wetten zullen naleven die thans terzake van kracht zijn of later van kracht zullen worden.

Een belangrijke bepaling bevat de laatste alinea van art. 31, n.l. dat de kustvaart in de koloniën voorbehouden blijft aan de Ned. schepen. Deze bepaling hield in, dat uitsluitend de Ned. vlag gerechtigd was tot de kustvaart in de Duitse koloniën. Thans nu Duitsland geen koloniën meer heeft, is zij een dode letter.

3. Overeenkomst tussen Ned. en Zweden + Noorwegen betreffende de kustvaart, van 1856 (Ned. St 1856 No 128; L Deel 4 No 358; B deel 1 No 132).[87]

Hierin is bepaald, dat de schepen onder de vlag van één der partijen vrijelijk kunnen deelnemen aan de kustvaart in elkaars gebieden in Europa en in de Ned. gebieden liggende in Oost-Indië, met dien verstande, dat zij zich hebben te onderwerpen aan de wettelijke voorschriften, welke in deze gebieden van kracht zijn.

Indien Ned. echter aan mogendheden, andere dan de Aziatische nabuurlanden van bedoelde Ned. gebieden in Oost-Azië, toestaat, om deel te nemen aan de kustvaart aldaar, zullen de Zweedse en Noorweegse vlag automatisch dezelfde rechten ten aanzien van deze deelname verkrijgen.

Opgemerkt wordt, dat dit verdrag, voorzover betreft Noorwegen

86 L = Lagemans. Receuil des traités et conventions conclues par le Royaume des Pays Bas avec les Puissances étrangères depuis 1813 jusqu'à nos jours. 1859-1926.
87 Zie ook Mr H. Fievez de Malines van Ginkel, Overzicht van de Internationaal rechtelijke betrekkingen van Ned.-Indië. Proefschrift, Leiden, 1924, bladz. 167, geval 419.

krachteloos is door het verdrag met Noorwegen betreffende handel en scheepvaart van 1912.

4. Overeenkomst tussen Ned. en België t.a.v. de Congo, nopens handel en scheepvaart, van 1884(Ned. St 1885 No 75; L Deel 9 no 691; B Deel I No 480).

   Art.2 bepaalt, dat de Ned. vlag is gerechtigd tot de kustvaart in de Congo.

5. Verdrag tussen Nederland, Duitsland, Oostenrijk, België, Denemarken, Spanje, Amerika, Frankrijk, Engeland, Italië, Portugal, Rusland, Zweden + Noorwegen, zomede Turkije, betreffende de Congo, van 1885 (Ned. St 1886 No 101; L Deel 9, No 692; B Deel 1, No 483).

   Hoofdstuk 1, art. 2, bepaalt, dat alle vlaggen, zonder onderscheid van nationaliteit, worden toegelaten op de kusten en alle wateren en meren van de Congo, bovendien in alle daaraan gelegen havens. Zij zijn gerechtigd tot alle soorten transport, tot de kust- en riviervaart. (Zie noot 162).

6. Verdrag tussen Ned. en Noorwegen, betreffende handel en scheepvaart, van 1912 (Ned. St 1913 Nos 263 en 362; St 1913 No 667; L Deel 18 No 1066; B Deel 2 No 184).

   Art.3 bepaalt, dat de behandeling voorbehouden aan de nationale vlag in alles wat betrekking heeft op schepen en hun lading, wederkerig op alle punten en onder alle omstandigheden zal worden gewaarborgd aan de schepen van beide Partijen in het Kon. der Ned. en zijn koloniën en bezittingen, evenals in het Kon. Noorwegen. Hiervan is uitgezonderd de kustvaart, waarvan de regeling onderworpen blijft aan de respectieve wetten der beide Partijen. Echter zullen de schepen der beide landen op dit punt wederkerig op dezelfde voet worden behandeld als de schepen der meest begunstigde landen.

7. Verdrag en Statuut nopens het Internationale Zeehavenregime, Genève 1923 (Ned. St 1927 No 383 en 1928 No 78; St 1928 No 199, 1932 No 61, 1933 No 65 en 1934 No 431; List No 21).[88]

   Art.9 bepaalt, dat dit Statuut in geen enkel opzicht van toepassing is op de zeekustvaart.

8. Voorlopig Handelsverdrag tussen Ned. en Estland van 1924 (Ned. St 1925 No 249 en 1926 No 157).

88 List = List of multilateral conventions, agreements, etc., relating to transport and communications questions. Uitgave United Nations, 1948.

Art. 2 bepaalt, dat de kustvaart is gereserveerd voor de nationale vlag.

Thans nu Estland is ingelijfd bij Rusland, is het twijfelachtig of dit verdrag nog van kracht is.

9. Handelsverdrag tussen Ned. en Griekenland, van 1926 (Ned. St 1926 No 476 en 1927 No 59).

Art. 6 bepaalt, dat in ieder geval Partijen het recht behouden de kustvaart te regelen.

10. Handelsverdrag tussen Ned. en Guatemala, van 1927 (Ned. St 1927 No 446 en 1928 No 505).

Art. 6 bepaalt o.m. dat de besturen van de Ned. Overzeese Gewesten volkomen vrijheid van wetgeving behouden met betrekking tot de kustvaart.

11. Handels- en scheepvaartverdrag tussen Nederland en Turkije, van 1928 (Ned. St 1929 Nos 33 en 395).

Art. 12 bepaalt, dat schepen varende onder de vlag van Partijen een nationale behandeling zullen genieten. Heeft ook betrekking op lading en passagiers. Art. 13 bepaalt, dat het vorige art. niet van toepassing is op de kustvaart.

12. Handels- en scheepvaartverdrag tussen Nederland en Oostenrijk, van 1929 (Ned. St 1930 Nos 229 en 375; St 1930 No 389).

Art. 9 bepaalt, dat dit verdrag niet van toepassing is op de kustvaart langs de kusten van het Kon. der Ned., welke kustvaart uitsluitend onderworpen blijft aan de desbetreffende wetten en verordeningen.

13. Handels- en scheepvaartverdrag tussen Nederland en Zuid-Slavië, van 1930 (Ned. St 1931 No 520 en 1932 No 163; St 1932 No 222).

Art. 10 bepaalt, dat elk der Partijen de zeescheepvaart van de andere in elk opzicht even gunstig zal behandelen als de nationale scheepvaart. Dit is niet van toepassing op de kustvaart en op de visvangst in de nationale wateren, welke uitsluitend onderworpen blijven aan de wetten en voorschriften van Partijen.

In het Protocol is ad art. 10 bepaald, dat als kustvaart niet zullen worden beschouwd:

1e. de scheepvaart tussen twee havens hetzij om er passagiers of de lading, komende uit het buitenland, geheel of gedeeltelijk te ontschepen, hetzij om er passagiers of de lading, bestemd voor het buitenland, geheel of gedeeltelijk in te schepen;

2e. het vervoer van een vreemde haven naar een Zuid-Slavische haven, en wederkerig, van passagiers voorzien van doorgaande, in het buitenland afgegeven of voor het buitenland bestemde biljetten en evenzeer het vervoer van waren, inge-

scheept op doorcognossementen, welke zijn afgegeven in het buitenland of voor het buitenland zijn bestemd.

14. Voorlopige Handelsovereenkomst tussen Nederland en Roemenië, van 1930 (Ned. St 1930 No 394).

In een bijbehorende nota is bepaald, dat deze overeenkomst niet van toepassing is op de kustvaart op de kusten van Ned.-Indië, dewelke uitsluitend onderworpen blijft aan de wetten en voorschriften die aldaar van kracht zijn.

Thans, nu Roemenië, een satellietstaat is van Rusland, is het twijfelachtig of deze overeenkomst nog van kracht is.

15. Verdrag tussen Nederland en Turkije, betreffende handel en scheepvaart, van 1931 (Ned. St 1933 No 27).

Art. 13 bepaalt, dat de kustvaart wordt geregeerd door de wettelijke bepalingen die in de landen van kracht zijn of zullen zijn.

16. Verdrag van handel en scheepvaart tussen Nederland en Panama, van 1932 (Ned. St 1933 No 383 en 1935 No 568).

Art. 4 bepaalt o.m., dat de kustvaart onderworpen blijft aan wederzijdse terzake bestaande wetten en reglementen.

17. Verdrag van handel en scheepvaart tussen Nederland en de Oostelijke Republiek Urugay, van 1934, met Slotprotocol (Ned. St 1935 No 368 en 1936 No 84; St 1936 No 78).

Art. 7 bepaalt, dat de kustvaart o.m. van Ned.-Indië bij uitsluiting onderworpen blijft aan de wetten en reglementen, welke terzake van kracht zijn.

18. Verdrag van handel en scheepvaart tussen Nederland en Portugal, van 1934 (Ned. St 1935 No 675).

Hierin is o.m. bepaald, dat de kustvaart onderworpen blijft aan de terzake in de beide landen geldende bepalingen.

19. Verdrag van handel en scheepvaart tussen Nederland en Spanje, van 1934 (Ned. St 1935 No 676 en 1936 No 93; St 1936 No 204).

Hierin is o.m. bepaald, dat de kustvaart in de overzeese gebiedsdelen van Partijen, uitsluitend onderworpen blijft aan de wetten en reglementen, welke er in die gebiedsdelen betrekking op hebben.

20. Voorlopige Overeenkomst tot regeling van de handelsbetrekkingen tussen Nederland en Argentinie, van 1934 (Ned. St 1934 No 209).

Bepaald is o.m., dat de kustvaart in Ned.-Indië uitsluitend beheerst blijft door de wetten en verordeningen aldaar van kracht.

21. Overeenkomst betreffende handel en scheepvaart tussen Nederland en Zuid-Afrika, van 1935 (Ned. St 1935 No 332).

Hierin is o.m. bepaald, dat de uitoefening van de kustvaart in Ned.-Indië uitsluitend wordt beheerst door de aldaar geldende wetten en verordeningen.

22. Voorlopige Overeenkomst tussen Nederland en Brazilië tot regeling der handelsbetrekkingen, van 1937 (Ned.St 1937 No 26).

Sub 6 is bepaald de meestbegunstiging van de handelsschepen, met uitzondering van de kustvaart.

23. Verdrag van handel en scheepvaart tussen Nederland en Ecuador, van 1937 (Ned.St 1938 No 32 en 1939 No 12; St 1939 No 89).

In art.11 is o.m. bepaald, dat de kustvaart in Ned.-Indië uitsluitend onderworpen blijft aan de bestaande wetten en voorschriften.

24. Verdrag van vriendschap, handel en scheepvaart tussen Nederland en Siam, van 1938 (Ned.St 1938 Nos 42 en 43).

Art.18 bepaalt, dat de kustvaart en nationale visserij niet onder dit verdrag vallen en geregeld worden overeenkomstig de wetten van Partijen.

Dit verdrag vervangt dat van 8 Juni 1925 (St 1926 No 489).

Voor wat betreft 'alle verdere zaken de scheepvaartwetgeving rakende', vermeld in het hoofd van dit Hoofdstuk wordt verwezen naar Hfdst.10.

HOOFDSTUK 12

# DE ZEEBRIEVEN EN ANDERE NATIONALITEITSBEWIJZEN VAN SCHEPEN, ZOMEDE DE SCHEEPSMETING

*i.* Memberikan surat-surat laut dan surat-surat bukti kenegaraan kapal-kapal dan perahu-perahu lainnja, djuga ukuran muatan kapal.

*Vertaling*:

De afgifte van zeebrieven en andere nationaliteitsbewijzen van schepen en vaartuigen, zomede de scheepsmeting.

Tevoren luidde dit punt: De zeebrieven en andere nationaliteitsbewijzen van schepen en vaartuigen, zomede de scheepsmeting.

Art. 311 WvK bepaalt, dat Indon. schepen zijn schepen welke als zodanig worden aangemerkt door de AMvB betreffende de zeebrieven en scheepspassen.

Deze AMvB, genaamd het 'Zeebrieven- en Scheepspassenbesluit-1934', is opgenomen in St 1934 No 78 en trad ingevolge het GB in St 1935 No 565, op 1 December 1935 in werking.

Ter uitvoering hiervan kwamen tot stand de 'Zeebrieven- en Scheepspassenordonnantie-1935' (St 1935 No 492), gewijzigd bij de ords in St 1937 No 591 en 1938 No 1, en de 'Zeebrieven- en Scheepspassenverordening-1935' (St 1935 No 564), gewijzigd bij de reg. verordeningen in St 1936 No 157 en 1937 No 592).[89]

Bij de VMG van 28 Jan. 1942 No 4/CZM (JC 1942 No 9b) is geregeld het verlenen van een Indon. nationaliteitsbewijs aan door of namens het Militair Gezag in gebruik genomen vreemde schepen.

Ingevolge art. 3 van de ZSO worden zeebrieven verleend voor zeeschepen van 500 of meer $M^3$ bruto inhoud, niet zijnde zeevissersvaartuig of pleiziervaartuig. Zij worden door de GG voor onbepaalde tijd verleend en opgemaakt volgens een bij reg. ver. vast te stellen model.

[89] Zie voor beschrijving van dit complex wettelijke bepalingen Buffart, blz. 119 e. v., en voor de geschiedenis van de totstandkoming daarvan Mr F. J. W. H. Sandbergen, Nederlandse en Ned.-Ind. scheepsnationaliteit. Proefschrift, Leiden 1931, bladz. 258 e. v..

Na de souvereiniteitsoverdracht rees de vraag wie voortaan bevoegd zou zijn tot deze verlening, de President of de betrokken minister. In het hoofd van het model zeebrief stond vermeld: 'Van wege en in naam der Koningin. De Gouverneur-Generaal van Indonesië, Allen die deze zeebrief zullen zien en horen lezen, salut! doet te weten.'. Hieruit bleek, dat de zeebrief door de GG werd verleend, vanwege en namens de hoogste autoriteit, zijnde de Koningin. Aangezien na de souvereiniteitsoverdracht de President de hoogste autoriteit is, werd door KDP met instemming van de betrokken minister het standpunt ingenomen, dat de zeebrieven voortaan moesten worden verleend door de minister (de Menteri Perhubungan, Tenaga dan Pekerdjaan Umum, en thans de Menteri Perhubungan) en wel vanwege en in naam van de President. De practijk is dienovereenkomstig.

Art. 4 van de ZSO bepaalt, dat de scheepspassen worden verleend voor zeeschepen waarvoor geen zeebrieven worden verleend; zij worden onderscheiden in:

*a.* 'jaarpassen': voor zeeschepen van 20 of meer, doch minder dan 500 $M^3$ bruto inhoud, niet zijnde zeevissersvaartuig of pleiziervaartuig;

*b.* 'kleine passen': voor schepen van minder dan 20 $M^3$ inhoud, en voor zeevissersvaartuigen en pleiziervaartuigen.

Scheepspassen worden verleend door bij of krachtens reg.ver. aan te wijzen ambtenaren. Jaarpassen worden verleend voor ten hoogste één jaar; kleine passen voor onbepaalde tijd.

Art. 19 ZSV onderscheidt de kleine passen in: *1.* blauwe kleine passen voor alle vaartuigen kleiner dan 10 $M^3$ bruto inhoud, en voor pleiziervaartuigen en zeevissersvaartuigen ongeacht de grootte en 2. witte kleine passen voor vaartuigen van 10 of meer $M^3$ bruto inhoud, geen pleiziervaartuig of zeevissersvaartuig zijnde.

Wie scheepspassenambtenaar zijn, zegt art. 1 ZSV, n.l.: de havenmeesters, de onderhavenmeesters gevestigd buiten de standplaats van de hm onder wie zij zijn gesteld, en de verder door DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)), op Java en Madura in overeenstemming met het betrokken hoofd van gewestelijk bestuur, als zodanig aan te wijzen personen[90].

Groot is het aantal bemoeienissen dat het onderhavige complex

[90] Op 1 Jan. 1953 waren als zodanig aangewezen 75 personen. Dit zijn hoofdzakelijk lagere bestuursambtenaren, zoals wedanas en assistent-wedanas, zomede douaneambtenaren.

bepalingen aan de GG en de DIS (voor beiden thans de Menteri Perhubungan (KDP)) en aan de hms oplegt.[91]

Ingevolge art.17 ZSO hebben de hms, de ohms en de ambtenaren die bevoegd zijn namens hen te handelen, opsporingsbevoegdheid t.a.v. de bij en krachtens het ZSB en de ZSO strafbaar gestelde feiten.

Een actueel punt dat zich na de souvereiniteitsoverdracht voordeed, is het volgende:

De oorspronkelijke tekst van art.2, lid 1, van het ZSB luidt:
'Een Nederlandsch-Indisch zeeschip is een zeeschip,dat toebehoort:
'*a*. aan één of meer Nederlandse onderdanen;
'*b*. voor ten minste twee derde gedeelten aan één of meer Neder-
'landse onderdanen en voor het overige gedeelte aan één of meer
'ingezetenen van het Koninkrijk,mits de boekhouder,zo die er is,[92]
'een in Nederlands-Indië wonend Nederlands onderdaan zij.'

Nederlandse onderdanen en ingezetenen van het Koninkrijk kunnen alleen natuurlijke personen zijn. Daar echter schepen ook aan anderen dan natuurlijke personen kunnen toebehoren, is in de leden 2 en 3 aan de begrippen Ned. onderdanen en ingezetenen van het Koninkrijk,de daarvoor nodige uitbreiding gegeven, t.a.v. firma's, commanditaire vennootschappen, naamloze vennootschappen en rechtspersoonlijkheid bezittende verenigingen en stichtingen.[93]

Bedoeld lid 2 van art.2 ZSB luidt in de oorspronkelijke tekst:
'Onder Nederlandse onderdanen worden in dit artikel begrepen:
'*a*. in het Koninkrijk gevestigde vennootschappen onder ene firma en
'commanditaire vennootschappen, waarvan alle hoofdelijk aansprake-
'lijke vennoten Nederlandse onderdanen zijn;
'*b*. in het Koninkrijk gevestigde en volgens de op de plaats der
'vestiging geldende wettelijke voorschriften opgerichte naamloze
'vennootschappen, waarvan hetzij aandelen, welke tenminste twee
'derden van het geplaatste kapitaal vertegenwoordigen, luiden ten
'name van Nederlandse onderdanen en tevens de meerderheid der be-
'stuurders en der commissarissen in het Koninkrijk wonende Neder-

91 Bemoeienissen welke waren toegekend aan de Koning der Ned. komen thans toe aan de President (President + Minister); die welke toekwamen aan de Ned.Minister van Overzeese Gebiedsdelen, berusten thans bij de Minister van Verbindingen.

92 Er kan wettelijk alleen dan van een boekhouder sprake zijn, wanneer de mede-eigenaren van het schip een rederij vormen, dat is in geval zij voor de gezamenlijke exploitatie van hun schip geen bepaalde vorm kiezen: dan kiest de wet voor hen en een rederij ontstaat (artt.323 en 327 WvK). Zie Buffart bladz.18 en 121.

93 Buffart, bladz.121.

landse onderdanen zijn, hetzij alle bestuurders Nederlandse onderdanen zijn, van wie tenminste drie vierden in het Koninkrijk wonen, en tevens van de commissarissen tenminste drie vierden Nederlandse onderdanen en tenminste twee derden in het Koninkrijk wonende Nederlandse onderdanen zijn;

c. in het Koninkrijk gevestigde en volgens de op de plaats der vestiging geldende wettelijke voorschriften opgerichte, rechtspersoonlijkheid bezittende verenigingen en stichtingen, waarvan alle bestuurders Nederlandse onderdanen zijn, van wie tenminste drie vierden in het Koninkrijk wonen, en tevens van de commissarissen ten minste drie vierden Nederlandse onderdanen en ten minste twee derden in het Koninkrijk wonende Nederlandse onderdanen zijn.'

Duidelijkheidshalve is in de beide bovenstaande artikelleden 'Nederlandse onderdanen' onderstreept. In de tekst komt deze onderstreping niet voor.

Na de souvereiniteitsoverdracht moest allereerst de vraag worden beantwoord of deze bepalingen van art. 2 ZSB van kracht waren gebleven ingevolge art. 8, lid 1, van de Overgangsovereenkomst van de RTC bepalingen, m.a.w. of zij onverenigbaar waren met de souvereiniteitsoverdracht, met de bepalingen van het Uniestatuut, van de Overgangsovereenkomst of van enige andere overeenkomst tussen Ned. en Indon. gesloten. Zijn zij van kracht gebleven dan worden zij aangemerkt als eigen regelingen van de RI, zolang zij niet door de bevoegde organen van de RI worden buiten werking gesteld of gewijzigd.

Door KDP werd de opvatting gehuldigd, dat zij van kracht waren gebleven, op grond van de overweging dat de onderhavige bepalingen van het ZSB in geen enkel opzicht onverenigbaar waren met de souvereiniteitsoverdracht, aangezien handhaving daarvan niet te kort doet aan de souvereine rechten van de nieuwe Staat.

De overgang van de souvereiniteit bracht in de eerste plaats mee, dat de betrokken schepen van status veranderden en RIS schepen werden, met gevolg dat de Ned. vlag vervangen moest worden door die van de nieuwe Staat. Vanaf het moment van de souvereiniteitsoverdracht verviel het recht tot het voeren van de Ned. vlag en ontstond het recht tot het voeren van de Indon. vlag. Dit was een logisch gevolg van de overdracht van de souvereiniteit.

Evenmin was er in casu onverenigbaarheid met de bepalingen van het Uniestatuut, van de Overgangsovereenkomst of van enige andere overeenkomst tussen Partijen gesloten.

KDP, zijnde de autoriteit, die - namens de Menteri Perhubungan -

ingevolge de betrekkelijke wettelijke bepalingen belast is met het toezicht op de uitvoering van het complex regelingen betreffende de nationaliteitsbewijzen, nam zoals vermeld, aan, dat deze wettelijke regelingen van kracht zijn gebleven als eigen regelingen van de RIS.

Opgemerkt wordt, dat er geen vaste normen bestaan t.a.v. de beantwoording van de vraag of een wettelijke regeling onverenigbaar is met de souvereiniteitsoverdracht. De beantwoording van deze vraag zal dikwijls afhangen van een subjectief oordeel. Want ook het begrip souvereiniteit staat niet vast.[94]

Art.8, lid 2, van de meergenoemde Overgangsovereenkomst bepaalt, dat waar in de in lid 1 bedoelde regelingen wordt gesproken van Nederlandse onderdanen, daaronder wordt verstaan: staatsburgers van het Kon.der Ned. en van de Republiek der Ver.Staten van Indon.

Bij de totstandkoming van dit lid 2 heeft de uitdrukkelijke bedoeling van Partijen voorgezeten het uitsluitend te laten slaan op natuurlijke personen, i.v.n. het z.g.n. national treatment. Het heeft geen betrekking op rechtspersonen, waaromtrent door Partijen niets werd geregeld. De ingewikkeldheid van dit punt, zomede tijdgebrek moeten wel als reden hiervan worden aangenomen.

Zoals de naam Overgangsovereenkomst reeds aanduidt, houdt deze overgangsrecht in. Deze bepalingen zijn gemaakt teneinde een vacuum te voorkomen.

Zoals gezegd, bepaalt lid 1 van art.8, dat Partijen elk voor hun territoir de als eigen regelingen van kracht gebleven wettelijke regelingen en administratieve voorschriften kunnen wijzigen, zodra zij dit nodig achten. De RIS had derhalve b.v. een week na de souvereiniteitsoverdracht de van kracht gebleven wettelijke bepalingen betreffende de nationaliteitsbewijzen kunnen wijzigen, indien zij dit nodig had geacht. Zij kan dit doen naar eigen inzicht.[95]

Zolang zulks niet is geschied, blijven zij ongewijzigd van kracht en dienen mitsdien in de practijk, evenals zulks vóór de souvereiniteitsoverdracht het geval was, ook na 27 Dec.1949 onverminderd te worden toegepast. Zie ook art.192 van de Constitutie van de RIS en art.142 van de Voorlopige Grondwet van de RI, waarin dit principe eveneens is vastgelegd.

Doch t.a.v.deze toepassing dient het bepaalde in het meergenoemde lid 1 van art.8 der Overgangsovereenkomst te worden in acht ge-

94 Zie Francois, deel 1, par.2, bladz.150 e.v.;

95 Zie Francois, deel 1, bladz.589; Cleveringa, bladz.44 en Sandbergen, bladz.1.

nomen, weshalve instede van Ned. onderdanen moet worden gelezen: staatsburgers van het Kon. der Ned. en van de RI.

Op grond van het bovenstaande luidt art. 2, lid 1, van het ZSB thans derhalve als volgt:

Een Indon. zeeschip is een zeeschip dat toebehoort:

*a*. aan één of meer staatsburgers van Ned. en/of van de RI;

*b*. voor ten minste 2/3 gedeelten aan één of meer staatsburgers van Ned. en/of van de RI en voor het overige gedeelte aan één of meer ingezetenen van de RI, mits de boekhouder, zo die er is, een in de RI wonend staatsburger van Ned. of van de RI is.

Art. 2, lid 1, sub a, van het ZSB houdt nu de volgende mogelijkheden in:

1e. één staatsburger van Ned.;

2e. één staatsburger van de RI;

3e. meer dan één staatsburger van Ned.;

4e. meer dan één staatsburger van de RI;

5e. meer dan één staatsburger van Ned. en van de RI gezamenlijk (b.v. 2 stb. van Ned. en 3 stb. van de RI).

In al deze 5 gevallen is het zeeschip een Indon. zeeschip, mits de boekhouder, zo die er is, een in Indon. wonend Ned. staatsburger of Indon. staatsburger is.

Art. 2, lid 1, sub b, van het ZSB houdt thans de volgende mogelijkheden in:

1e. minstens 2/3 aan één staatsburger van Ned. en voor het overige gedeelte aan één of meer ingezetenen van de RI;

2e. minstens 2/3 aan één staatsburger van de RI en voor het overige gedeelte aan één of meer ingezetenen van de RI;

3e. minstens 2/3 aan meer dan één staatsburger van Ned. en voor het overige gedeelte aan één cf meer ingezetenen van de RI;

4e. minstens 2/3 aan meer dan één staatsburger van de RI en voor het overige gedeelte aan één of meer ingezetenen van de RI;

5e. minstens 2/3 aan meer dan één staatsburger van Ned. en van de RI gezamenlijk (b.v. 2 stb. van Ned. en 3 stb. van de RI) en voor het overige gedeelte aan één of meer ingezetenen van de RI.

Wat betreft het 2e lid van art. 2 van het ZSB, ook hier dient in plaats van 'het Koninkrijk' te worden gelezen 'de Republiek Indonesië' en instede van 'Nederlandse onderdanen' 'staatsburgers van het Koninkrijk der Nederlanden en/of staatsburgers van de Republiek Indonesië'.

In het 3e lid van art. 2 van het ZSB moet eveneens in plaats van 'het Koninkrijk' worden gelezen 'de Republiek Indonesië'.

Vermeld wordt, dat de leden 4 en 5 van art.2 van het ZSB bepalen, dat de eigenaar der zeeschepen in elk geval behoorlijk in Indon. vertegenwoordigd moet zijn, terwijl het bestuur over alles wat tot het onderhoud, de uitrusting en het victualiëren of bevrachten van het vaartuig vereist wordt, in Indon. moet worden gevoerd.

Art.8, lid 2, der Overgangsovereenkomst is voor de practijk van groot nut.

Om een v.b. te noemen: vóór de souvereiniteitsoverdracht hadden twee Nederlanders een zeeschip in de vaart tussen Indon. havens. Er was sprake van een rederij in de zin der wet. De eigenaren woonden in Nederland en de boekhouder was een in Indon. wonende Nederlander (Ned. onderdaan). Dit schip voldeed aan de bepalingen van art.2, leden 1, 4 en 5 van het ZSB; het was een Indon. (Ned.-Ind.) zeeschip en was voorzien van een Indon. (Ned.-Ind.) nationaliteitsbewijs. Dit schip was en is in de zin van de Ned. wet geen Ned. zeeschip, aangezien niet wordt voldaan aan het voorschrift van art.311 van het Ned. WvK, houdende, dat de boekhouder een in Ned. wonende Nederlander moet zijn.[96]

Een ander v.b.: een in Indon. gevestigde en volgens de Indon.wet opgerichte n.v., waarvan alle bestuurders en commissarissen Nederlanders zijn en alle aandelen in handen zijn van Nederlanders, heeft een zeeschip in de vaart tussen Indon. havens. Ook dit schip voldeed aan de bepalingen van art.2, leden 1, 4 en 5, van het ZSB en was voorzien van een Indon. (Ned.-Ind.) nationaliteitsbewijs. Dit schip was en is in de zin van de Ned. wet geen Ned. zeeschip, aangezien niet wordt voldaan aan de voorschriften van art.311 Ned. WvK. Het behoort n.l. niet toe aan een volgens de Ned.wet opgerichte, in het Kon.der Nederlanden gevestigde n.v..

Zou art.8, lid 2, van de Overgangsovereenkomst niet bestaan, dan zouden de zeeschepen in beide voorbeelden door de souvereiniteitsoverdracht hun status van Indon. zeeschip hebben verloren. Het eerste omdat het toebehoort aan Nederlanders (Ned.onderdanen) en niet aan Indon. staatsburgers. Immers, in art.2, lid 1, van het ZSB zou dan instede van Ned. onderdanen slechts moeten worden gelezen Indon. staatsburgers. Het tweede, omdat niet minstens 2/3 van het geplaatste kapitaal in handen is van Indon. staatsburgers en niet tevens de meerderheid der bestuurders en der commissarissen

[96] Aan dit bezwaar zou kunnen worden tegemoet gekomen, door de boekhouder over te plaatsen naar Nederland of de boekhouder als zodanig te ontslaan.

in Indon. wonende Indon. staatsburgers zijn. Zie art. 2, lid 2, sub b, van het ZSB.

De zeeschepen in deze beide voorbeelden zouden derhalve, indien art. 8, lid 2, der Overgangsovereenkomst niet bestond, in figuurlijke zin in de lucht hangen, zij zouden zonder meer 'statenloos' zijn.

In gevallen als de bovengenoemde, blijkt voor de practijk het grote nut van art. 8, lid 2, der Overgangsovereenkomst.

De in beide voorbeelden bedoelde schepen, welke in verband met de economie en/of de volkshuishouding van Indon. in dit land hun diensten zouden moeten blijven vervullen, zouden niettemin de status van Indon. zeeschip kunnen krijgen, doch slechts bij wijze van dispensatie ex art. 2, lid 6, jo art. 3, lid 2, van het ZSB. Deze geschiedt voorzover betreft zeebrieven met machtiging van de Koning (thans de President) en voorzover betreft scheepspassen met machtiging van de GG (thans de Menteri Perhubungan (KDP)).

Hierop aansluitende wordt vermeld, dat bij besluit van de Menteri Perhubungan van 22 Febr. 1951 No PPK/S/1/24/224, gelet op art. 2, lid 6, van het ZSB, machtiging werd verleend om ten aanzien van alle zeeschepen, welke op 27 Dec. 1949 waren voorzien van een Indon. scheepspas en thans in verband met de souvereiniteitsoverdracht niet meer voldoen aan de in art. 2, leden 1, 2 en 3 van het ZSB gestelde eisen met betrekking tot het verlenen van een Indon. nationaliteitsbewijs, en welke om enige wettelijke reden niet kunnen worden voorzien van een buitenlands nationaliteitsbewijs, af te wijken van bedoelde eisen.

In het bij dit besluit behorende, aan alle hms gericht rondschrijven van 22 Febr. 1951 No PPK/S/1/25/244 wordt vermeld, dat na de souvereiniteitsoverdracht in het ZSB instede van 'Ned. onderdaan' dient te worden gelezen 'Indon. staatsburgers' en 'Koninkrijk' moet worden vervangen door 'Indonesië'.

Op het eerste gezicht zou dit voor de practijk geen moeilijkheden met zich brengen, doordat een schip hetwelk vóór de souvereiniteitsoverdracht toebehoorde aan een Nederlander en voorzien was van een Indon. nationaliteitsbewijs, thans na de souvereiniteitsoverdracht zou kunnen worden voorzien van een Ned. nationaliteitsbewijs, door het in Ned. te boek te stellen. Echter zijn tegen een dergelijke overboeking naar Ned. bezwaren van de zijde van de Indon. deviezen bepalingen.

Een dergelijke teboekstelling in Ned. van een schip als hoger bedoeld, is een rechtshandeling in strijd met art. 11 van de Deviezenverordening (St 1949 No 291).

Het Indon. Deviezeninstituut is zonder meer niet bereid toestemming te geven tot een dergelijke overboeking naar Ned., aangezien deze een verlies zou betekenen voor het Indon. deviezenvermogen.

Dit Instituut neemt n.l. het standpunt in dat een schip, hetwelk op 10 Mei 1940 reeds in Indon. aanwezig was, of daarna in Indon. is gebouwd en aldaar in de vaart was, gerekend dient te worden te behoren tot het Indon. deviezenvermogen.

Aangezien Ned. en Indon. elkaars deviezenregelingen erkennen, is teboekstelling in Ned. niet mogelijk. De Ned. autoriteiten zullen een dergelijk schip, zonder de bedoelde toestemming van het Indon. Deviezeninstituut niet mogen teboekstellen.

Bedoelde schepen kunnen derhalve noch een Indon., noch een Ned. nationaliteitsbewijs krijgen.

Overeenkomstige en andere moeilijkheden doen zich voor ten aanzien van schepen welke het eigendom zijn van een in Indon. gevestigde firma of commanditaire vennootschap, waarvan niet alle hoofdelijke vennoten ingezetenen van Indon. zijn, of toebehoren aan een in Indon. gevestigde naamloze vennootschap, wanneer de bestuurders Nederlanders zijn en de aandelen zich in Ned. handen bevinden, dan wel het eigendom zijn van een in Indon. gevestigde en volgens de op de plaats van vestiging geldende wettelijke voorschriften opgerichte, rechtspersoonlijkheid bezittende vereniging of stichting, waarvan niet alle bestuurders en alle commissarissen ingezetenen van Indon. zijn.

Aangezien het in het belang van volkshuishouding en de opbouw van Indon. noodzakelijk is, dat bedoelde schepen hun taak hier te lande blijven uitoefenen, is dit door de Menteri Perhubungan met hantering van art.2, lid 6, jo art.3 van het ZSB mogelijk gemaakt.

Nadrukkelijk wordt de aandacht er op gevestigd, dat het niet meer voldoen aan de in art.2, leden 1, 2 en 3 van het ZSB gestelde eisen, het gevolg moet zijn van de souvereiniteitsoverdracht en niet van b.v. verkoop aan een nieuwe eigenaar.

Aldus genoemd rondschrijven.

Hieruit blijkt, dat door de Menteri Perhubungan geen rekening is gehouden met art.8, lid 2, van de Overgangsovereenkomst. Voor de status van de onderhavige schepen maakt dit uiteindelijk geen verschil.

Bij de opstelling van art.8, lid 2, van de Overgangsovereenkomst, is niet gedacht aan de nationaliteit van schepen. Dit werd mij bevestigd van de zijde van het Ned. Ministerie van Overzeese Rijksdelen.

Aangezien hierdoor een leemte is ontstaan, is er voor tweeërlei opvatting plaats.

Zoals boven vermeld, is de opvatting in de practijk, dat in de onderhavige wetgeving instede van Ned. onderdanen moet worden gelezen: staatsburgers van het Kon. der Ned. en staatsburgers van de RI.

De andere opvatting zou kunnen zijn, dat instede van Ned. onderdanen slechts moet worden gelezen: staatsburgers van de RI.

Tegenover de eerste opvatting staat, dat zij met zich brengt, dat in vele gevallen dubbele nationaliteit zal kunnen optreden, b.v. een zeeschip dat toebehoort aan een Nederlander(Ned. staatsburger).

Dubbele nationaliteit van natuurlijke personen heeft men in de Overeenkomst betreffende de toescheiding van staatsburgers, in ieder geval willen voorkomen. Naar analogie daarvan zou men in het onderhavige geval ook kunnen redeneren, dat dubbele nationaliteit van zeeschepen moet worden belet.

François zegt hieromtrent in deel 1, bladz. 593, sub d, van zijn aangehaald boek, dat dubbele nationaliteit van schepen tot grote moeilijkheden zou voeren. Volgens hem zijn sommige schrijvers van oordeel dat een schip, varende onder de vlaggen van verschillende Staten, geen bescherming geniet. Anderen, uitgaande van de stelling, dat geen land een zeebrief mag uitreiken aan een schip, dat reeds onder andere vlag vaart en voornemens is daaronder te blijven varen, achten alleen de toekenning van de tweede vlag nietig.

Hij vermeldt hier verder, dat in een aantal handelsverdragen, in het bijzonder door Italië gesloten, de bepaling voorkomt, dat, behalve in geval van gerechtelijke verkoop, de vaartuigen van één der partijen niet de nationaliteit van de andere kunnen verkrijgen zonder een verklaring omtrent de intrekking van de vlag (retrait de pavillon).

De door François genoemde tweede opvatting komt mij de juiste voor. De toekenning van de tweede vlag moet als nietig worden beschouwd, aangezien het schip reeds een nationaliteit heeft; het behoeft er geen tweede bij te hebben, zij het ook dat de bepalingen van het andere land het toekennen van een tweede vlag mogelijk maken. In dit geval doet de eigenaar van het schip een keuze, onder welke vlag hij zijn schip zal laten varen. Heeft hij die keuze gedaan en vaart het schip mitsdien onder een vlag, dan moet zijn recht om ook nog een tweede vlag te krijgen worden beschouwd als te zijn verwerkt. Het behoort tot het wezen van de scheepsnationaliteit dat een schip één nationaliteit heeft, dus één vlag heeft.

Hoe is het in de practijk te voorkomen, dat een schip hetwelk zowel in Indon. als in Ned. kan worden teboekgesteld en dit reeds

in Indon. is geschied en derhalve van een Indon. nationaliteitsbewijs is voorzien, daarenboven in Ned. wordt teboekgesteld? Hiertegen is m.i. niets te doen, temeer daar de teboekstellingsambtenaren lijdelijk zijn. Deze tweede teboekstelling en derhalve tweede verlening van een nationaliteitsbewijs, dient door de autoriteiten van het land, welks vlag het schip reeds voert, in casu door de Indon. autoriteiten, te worden beschouwd als geen gevolg te hebben, zodat Indon. dit schip moet blijven beschouwen als een Indon. schip, met alle daaraan verbonden gevolgen. Dit klemt te meer, aangezien ingevolge art.19, lid 1, sub 4e van de Teboekstellingsord.de doorhaling van de teboekstelling in Indon. slechts mogelijk is, wanneer het zeeschip of het zeevissersschip de hoedanigheid van Indon. schip heeft verloren. Dit is in casu niet het geval, want het schip heeft nog ingevolge de Indon. wet de hoedanigheid van Indon. schip; daaraan is niet te kort gedaan.

In dit verband wordt nog vermeld,dat een zeeschip van een nationaliteitsbewijs moet zijn voorzien, het moet een status hebben, wil het niet aan vele moeilijkheden zijn blootgesteld.[97]

Zo bepaalt art.2 van de ZSO, dat de kapiteins van alle vaartuigen, met uitzondering van vaartuigen in dienst van het Rijk[98], het Land, zelfstandige gebiedsdelen of zelfbesturende landschappen, oorlogsschepen voerende de vlag ener vreemde mogendheid, en vaartuigen van minder dan een bij reg. ver. aan te geven bruto inhoud met een max. van 5 $M^3$, thuis behorende in de daarbij aan te wijzen gebiedsdelen, desgevraagd zijn gehouden na aankomst uit zee en vóór vertrek naar zee, een zeebrief, scheepspas, of ander bewijs van nationaliteit te vertonen aan de daartoe bij reg.ver. aan te wijzen ambtenaren. Bij gemis van een dergelijk nationaliteitsbewijs is het de kapitein verboden met zijn vaartuig naar zee te gaan; voorzover nodig wordt door bedoelde ambtenaren het vaartuig belet te vertrekken,totdat het vereiste stuk is overgelegd. Art.16, lid 1, ZSO stelt strafbaar de kapitein, die in dit geval toch met zijn vaartuig naar zee gaat.

Zoals in Hfdst.7, bladz.80, is vermeld, is ingevolge art.7 van het Redenreglement de gezagvoerder van een Indon.schip, hetwelk vaart op een zeebrief en van elk koopvaardijschip onder vreemde vlag, verplicht de scheepspapieren aan de hm in bewaring te geven. Onder scheepspapieren wordt verstaan de zeebrief, scheepspas of

[97] Zie Francois,deel 1,bladz.593, sub c, en Cleveringa, bladz. 42.
[98] Zie voor de betekenis van vaartuigen in dienst van het Rijk, Hfdst.7, bladz.8?, ad art.22,lid 2, van het Redenreglement.

ander geldig bewijs van nationaliteit. Art.25, lid 3, sub A, van dit reglement houdt een strafsanctie in op overtreding van dit voorschrift.

Tenslotte wordt opgemerkt, dat, zoals reeds in Hfdst.4 is vermeld, art.473 van het WvS strafbaar stelt het als schipper voeren van de Indon.vlag, wetende daartoe niet gerechtigd te zijn.

*De Scheepsmeting*

Wettelijke bepalingen hieromtrent zijn opgenomen in de 'Scheepsmetingordonnantie (S.M.O.) 1927' (St No 210). Ter uitvoering hiervan dient het GB in St 1927 No 212, gewijzigd bij dat in St 1928 No 350 en bij besluit van de Menteri Perhubungan van 6 Oct.1950 No J.Z.1/7/49,aan te halen als 'Scheepsmetingsbesluit (S.M.B.)-1927'.

Deze ord. draagt de scheepsmeters bemoeienissen op en belast met de opsporing van de daarin strafbaar gestelde feiten o.m.de scheepsmeters, de bhms en de dd.hms.

Het S.M.B..draagt bemoeienissen op aan de DIS (thans de Menteri Perhubungan(KDP)), de bhms(tevens scheepsmeter) en aan de scheepsmeters, niet zijnde bhm.

Nederland heeft enige verdragen gesloten t.a.v. de erkenning van meetbrieven, mede van kracht voor Indon.[99]

Deze zijn:

1. Overeenkomst tussen Ned. en Italië, van 1900/1901 (D[100] 1901 No LXIII, bladz.459; B Deel 2, No 1).

   Hierin is bepaald,dat in de Ital. havens de Ned. meetbrieven, afgegeven sedert 20 Oct.1899, zullen worden erkend. Omgekeerd worden in de Ned. havens de Ital. meetbrieven erkend.
2. Overeenkomst tussen Ned. en Noorwegen, van 1901 (D 1902 No XV, bladz.159; B Deel 2, No 3).

[99] François, bladz.991, sub I. Hier is ook genoemd de overeenkomst tussen Ned. en Frankrijk van 10 Jan.1913 (Ned.St No 51),uitgebreid op 18 Jan.1924 (Ned.St No 196).Ten onrechte evenwel. Deze overeenkomst heeft geen betrekking op de scheepsmeting, doch op de wederzijdse erkenning en toepassing van de wetten en reglementen betreffende de veiligheid van de zeescheepvaart.;Wat Ned.;betreft zijn dit, blijkens de overeenkomst, de bepalingen vastgesteld bij of krachtens de Ned.Schepenwet (Ned.St 1909 No 219).;Deze wet handelt niet over de scheepsmeting.;

[100] D = Descamps et Renault. Receuil International des traités du XX siècle contenant l'ensemble du droit conventionnel entre les états et les sentences arbitrales. 1901 e.v.;

Hierin verklaren Partijen, dat het Ned. KB van 18 Sept. 1899 (Ned. St No 208), hetwelk in werking is getreden op 20 Oct. d.a.v., betreffende de scheepsmeting, overeenstemt met dat van Noorwegen, betreffende deze materie, van 1 Oct. 1893. Op grond hiervan erkennen Partijen elkaars meetbrieven.

3. Overeenkomst tussen Ned. en België, van 1901 (D 1901 No LI, bladz. 431; B Deel 2, No 7).

Deze bepaalt, dat de Ned. schepen, welke sedert 20 Oct. 1899 zijn gemeten, ingevolge art. 4 van de wet van 20 Juni 1883, in België vrijgesteld zijn van nieuwe meting, echter onder bepaalde, genoemde voorwaarden.

Omgekeerd zijn in Nederland en zijn koloniën vrijgesteld van nieuwe meting, de Belgische schepen, welke zijn gemeten ingevolge het Belgisch KB van 2 Dec. 1897. Erkend worden vanaf 1 Febr. 1901 de sedert 1 Jan. 1898 in België afgegeven meetbrieven.

4. Notawisseling tussen Nederland en Japan, inzake wederzijdse erkenning van scheepsmeetbrieven, van 1912 (NRG 3 - 18 No 84).

Geconstateerd is, dat de Japanse, de Ned. en de Ned.-Ind. wettelijke voorschriften betreffende de meting van zeeschepen van europese bouwwijze gelijk zijn.

Ned. erkent vanaf 1 Juli 1912 de scheepsmeetbrieven van Jap. schepen van europese bouwwijze, die sedert 1 Juli 1884 zijn uitgegeven, en zal deze schepen vrijstellen van hermeting in Ned. en in Ned.-Ind..

Japan erkent vanaf 1 Juli 1912 de scheepsmeetbrieven van Ned. schepen van europese bouwwijze, die sedert 20 Oct. 1899 zijn uitgegeven en die van de overeenkomstige Ned.-Ind. schepen, uitgegeven sedert 3 Jan. 1902 en zal deze schepen vrijstellen van hermeting in Japan.

5. Verdrag van handel en scheepvaart tussen Ned. en Polen, van 1924 (Ned. St 1924 No 594 en 1925 No 198; L No 1206).

In art. 13 is bepaald, dat meetbrieven afgegeven volgens de methode van Moorsom, over en weer worden erkend volgens regelen, die na uitwisseling van de op deze aangelegenheid van toepassing zijnde reglementen, nader zullen worden vastgesteld.

6. Handels- en scheepvaartverdrag tussen Ned. en Turkije van 1928 (Ned. St 1929 Nos 33 en 395).

Art. 14 bepaalt, dat de meetbrieven en andere documenten betrekking hebbend op de tonnen inhoud, welke door een der Partijen zijn afgegeven, door de andere zullen worden erkend overeenkomstig de bijzondere overeenkomsten, in de toekomst tussen Partijen te sluiten.

7. Handels- en scheepvaartverdrag tussen Ned. en Oostenrijk, van 1929 (Ned. St 1930 Nos 229 en 375. St 1930 No 389).

Art. 8 bepaalt, dat de meetbrieven van de schepen over en weer zullen worden erkend, mits de betreffende wettelijke bepalingen krachtens welke zij worden afgegeven, gelijkwaardig zijn.

8. Overeenkomst tussen Ned. en Estland, van 1930 (St 1931 No 128). Hierin is bepaald, dat de Ned. schepen, gemeten overeenkomstig de Ned. wet in de havens van Estland en omgekeerd de Estlandse schepen gemeten volgens de Estlandse wet in de Ned. havens, aan generlei nieuwe meting onderworpen zijn.

Deze overeenkomst is uitdrukkelijk van toepassing verklaard op Ned.-Indië (derhalve op Indon. schepen gemeten volgens Indon. voorschriften).

In verband met het feit, dat Estland na de inwerkingtreding van deze overeenkomst door Rusland is geannexeerd, is het twijfelachtig of zij nog van kracht is.

9. Overeenkomst tussen Ned. en Letland, van 1931 (St 1932 No 470). De inhoud van deze overeenkomst is gelijk aan die gesloten tussen Ned. en Estland, vermeld sub 8.

Ook ten aanzien van deze overeenkomst is het twijfelachtig of zij nog van kracht is, nu Letland door Rusland is geannexeerd.

10. Overeenkomst tussen Ned. en Finland, van 1933 (St 1933 No 328). Hierin is bepaald, dat om de tonnenmaat te verifiëren, geen geheel nieuwe meting zal plaats hebben van Ned. schepen, voorzien van een nationale meetbrief, in Finse havens, noch van Finse schepen, voorzien van een nationale meetbrief in de havens van het Kon. der Nederlanden, behalve in de gevallen dat het verzoek daartoe wordt gedaan door de eigenaar van het vaartuig of door de kapitein.

Naar aanleiding van deze verdragen wordt nog het volgende opgemerkt.

In 1854 werd in Engeland het metingsstelsel van Moorsom ingevoerd, hetwelk in de loop der jaren door alle zeevarende landen werd overgenomen. Echter bleef de uitwerking van dit systeem in de onderscheiden landen aanmerkelijk verschillen in de uitkomst vertonen, zodat van een uniforme internationale regeling niet kon worden gesproken. Teneinde in de practijk aan de bezwaren van deze verschillen tegemoet te komen, werden bilaterale overeenkomsten gesloten betreffende wederzijdse gelijkstelling van meetbrieven, doch de moeilijkheden konden daardoor slechts ten dele worden opgelost.

Ondertussen heeft men sinds 1936 pogingen in het werk gesteld om tot een internationale unificatie op het gebied van de scheepsmeting te komen. In dit jaar werd het vraagstuk ter hand genomen door de Commissie voor Verkeer en Doorvoer van de Volkenbond, met als uiteindelijk resultaat de opstelling door een Commissie van experts onder voorzitterschap van de Ned. Hoofdinspecteur voor de Scheepsmeting, Ir A. van Driel, van de 'Internationale Voorschriften voor de meting van zeeschepen', vastgesteld op 30 Juni 1939.

Tengevolge van het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog kon geen verdere behandeling plaats vinden, zodat de voorschriften internationale gelding missen.

Op 10 Juni 1947 kwam echter het Verdrag van Oslo[101] tot stand waarbij de regeringen van België, Denemarken, Finland, Frankrijk, IJsland, Nederland, Noorwegen en Zweden overeenkwamen de vanwege de Volkenbond opgestelde Internationale Voorschriften als stelsel voor de meting van zeeschepen toe te passen.[102]

Bij de Ned. wet van 6 Aug. 1949 (Ned. St No J 370) werd dit verdrag voor het Rijk in Europa goedgekeurd. Derhalve niet voor Indon.. Toetreding tot dit verdrag is mogelijk, ingevolge art. 15. Overwogen dient te worden of de RI daartoe zal overgaan.

In dit verband wordt nog vermeld, dat reeds in 1873 te Constantinopel een verdrag betreffende de scheepsmeting werd gesloten tussen Duitsland, Oostenrijk-Hongarije, België, Spanje, Frankrijk, Engeland, Griekenland, Italië, Nederland, Rusland, Zweden + Noorwegen en Turkije.[103]

Dit verdrag, hetwelk ook voor Indon. van kracht is, vangt aan met het slotrapport van de Internationale Commissie voor de scheepsmeting van 18 Dec. 1873.

Het eindigt met bepalingen betreffende:
Schepen gemeten volgens het systeem Moorsom.
Schepen gemeten volgens een ander systeem.
Maatregelen voor alle schepen.

101 Genoemd bij François, Deel I, bladz. 992.
102 Zie Inleiding van Voorschriften voor de meting van zeeschepen. (Meetbrievenwet 1948 en Uitvoeringsvoorschriften; Verdrag van Oslo 1947)'. Uitgave van het Ned. Directoraat-Generaal van Scheepvaart.
103 De tekst hiervan is opgenomen in NRG 2 - 3 No 75.

## HOOFDSTUK 13

# DE SCHEEPVAARTSTATISTIEK

*j*. Menjelenggarakan statistik (perangkaan) dan dokumentasi pelajaran.

*Vertaling*:

De verzorging van de scheepvaartstatistiek en de scheepvaartdocumentatie.

Tevoren luidde dit punt: De scheepvaartstatistiek.

'Voorschriften omtrent de opmaking en inrichting der statistiek van de scheepvaart in Ned.-Indië' werden vastgesteld bij GB van 13 Mei 1913 No 14 (Bijblad No 7853).

Bij GB van 14 April 1931 No 21 (Bijblad No 12535) en bij dat van 6 Juli 1933 No 10 (Bijblad No 13051) had wijziging en aanvulling plaats van de bij deze Voorschriften behorende modellen.

Eerstgenoemd GB draagt de chefs der departementen van algemeen bestuur op om, voor zover de scheepvaart betreft geen statistische gegevens te verstrekken of openbaar te maken dan na overleg met het Hoofdbureau van Scheepvaart. De diensttakken moeten terzake van instructiën worden voorzien.

De voorschriften bepalen, dat de statistiek bij genoemd Hoofdbureau wordt opgemaakt.

Een goede bepaling daarin kent de HIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) en de hoofden van Gewestelijk Bestuur de bevoegdheid toe de betrokken ambtenaar wegens elke dag vertraging in de verstrekking en wegens elke onjuistheid in de verzameling of verstrekking der gegevens een boete van hoogstens 3 rupiah op te leggen. Van deze bevoegdheid wordt echter in de practijk geen gebruik gemaakt. Wellicht zal hantering ervan bijdragen tot het minder laat publiceren der gegevens.[104]

Bij de ord. in St 1885 No 98 zijn alle gezagvoerders van handelsschepen en vaartuigen verplicht gesteld vóór hun vertrek uit havens in Indon., liggende buiten het tolgebied, bij de bhms of de dd.hms in te dienen statistische gegevens aangaande handel en scheepvaart.

Tegen een tweetal in de ord. genoemde strafbare feiten bedreigt

104 De statistiek over 1950 verscheen in Juli 1952; die over 1951 in Maart 1953.

zij een boete van max. honderd rupiah. Deze strafbepalingen werden gehandhaafd bij art. 6, sub 70e, van de Invoeringsverordening van het WvS (St 1917 No 497).

In het verdrag betreffende economische statistieken van Genève van 1928 (St 1933 No 309 en 1936 No 27)[105], hetwelk voor Indon. van kracht is, verbinden Partijen zich voor alle delen, van de onder hun beheer staande gebieden, waarop dit verdrag van toepassing is, en met de daarin bepaalde tussenpozen de hieronder genoemde soorten statistieken samen te stellen en te publiceren:

Buitenlandse handel:

*a*.

*b*. Jaarlijkse en zo mogelijk driemaandelijkse of bij voorkeur maandelijkse overzichten van de netto-tonnenmaat der in de havens in- en uitgeklaarde in de buitenlandse handel gebezigde vaartuigen, onderscheiden naar de verschillende nationaliteiten.

Ten aanzien van het nieuwe punt de scheepvaartdocumentatie bestaan geen wettelijke bepalingen of administratieve voorschriften.

105 Zie François, Deel I, bladz. 873.

# HET TOEZICHT OP DE UITVOERING VAN DE SCHEEPVAARTWETTEN

*k*. Mengawasi pelaksanaan undang-undang pelajaran dan mentjampuri tangan terhadap pelajaran, sekedar tidak termasuk lingkungan pekerdjaan badan pemerintahan lain.

*Vertaling*:

Het toezicht op de uitvoering van de scheepvaartwetten en de bemoeienis met de scheepvaart, voorzover niet behorende tot de werkkring van een andere regeringsinstantie.

Tevoren luidde dit punt: Het toezicht op de scheepvaart ingevolge de Schepenordonnantie-1935 (St No 66) en alle bemoeiingen met de scheepvaart, voorzover een en ander niet uitsluitend tot de werkkring van een ander departement van burgerlijk bestuur behoort.

Deze hoogst gewichtige Overheidstaak, het toezicht op de scheepvaart, is omschreven in een groot aantal wettelijke bepalingen en administratieve voorschriften.

De basis t.a.v. de zeeschepen is de Schepenordonnantie-1935, in werking getreden op 1 Aug.1935,ingevolge het GB in St 1935 No 343. Zij is gewijzigd bij de ords in St 1939 No 356 en St 1947 No 66.

Tevoren was van kracht de Schepenordonnantie-1927 (St No 33 jo St 1928 No 42). Deze werd laatstelijk gewijzigd bij de ord. in St 1935 No 21,waarin in art. 2 is bepaald, dat de GG de geldende tekst van de Schepenord. 1927, zoals zij luidt met inachtneming van de daarin aangebrachte wijzigingen, onder de naam van Schepenordonnantie-1935, in het Staatsblad zal bekend maken. Dit had plaats in St 1935 No 66.

De SO bepaalt, dat verschillende aangelegenheden bij reg.ver. dienen te worden geregeld,draagt bemoeienissen op aan de GG (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) en zegt in art. 23a, dat alles wat verder nodig is ter uitvoering van de voorschriften bij en krachtens deze ord. gesteld, voorzover daarin niet op andere wijze is of wordt voorzien, geregeld wordt door de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)).

Ter uitvoering van de SO strekt in de eerste plaats de Schepenverordening-1935 (St No 344), dewelke in werking trad gelijk met

de SO. Zij werd gewijzigd bij de reg.ver. in St 1939 Nos 357 en 444, en St 1941 No 55.

De SV heeft een aantal bijlagen, deze zijn:

1. Tarief van de vergoeding bedoeld in art. 24, lid 5, der SO en art. 3 der SV (wegens het ten onrechte aanhouden van een schip).
2. Vergoeding verschuldigd voor een certificaat van deugdelijkheid, een veiligheidscertificaat en een radio-veiligheidscertificaat.
3. Model van een certif. van deugdelijkheid.
4. Id. van een veiligheidscertif..
5. Id. van een radio-veiligheidscertif..
6. Id. van vrijstelling.
7. Tabel aangevende het vereiste minimum aantal reddingsboeien.
8. Tabel aangevende het aantal stellen davits en de min. inhoud van de gezamenlijke reddingsboten, voor niet bijzondere internat. reizen.
9. Idem voor bijzondere internat. reizen.
10. Voorgeschreven typen reddingsboten, reddingsvlotten en drijfmiddelen.
11. Bepaling van het aantal personen waarvoor een reddingsboot, reddingsvlot en drijfmiddel geschikt is.
12. Uitrusting van reddingsboten en reddingsvlotten.
13. Genees- en verbandmiddelen.
14. Model van een passagierscertif..
15. Vergoeding voor een passagierscertif..
16. Reglement voor het examen ter verkrijging van een certif. van bekwaamheid als 'luisteraar'.
17. Regeling betreffende de afgifte van het getuigschrift van sloepgast.
18. Seinen betreffende gevaren voor de scheepvaart.
19. Model van een radiodagboek.

In het genoemde GB in St 1935 No 343 werden tevens enkele aangelegenheden geregeld, ter uitvoering van de SO.

In art. 3 werd een aantal erkende particuliere onderzoekingsbureaux aangewezen, in de zin van art. 3, lid 1, der SO.

Art. 4 geeft de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) bevoegdheden t.a.v. locaalvaarthavens.

Art. 5, sub A, handelende over scheepvaartrampen en scheepsbedrijfsongevallen; sub B heeft betrekking op scheepsverklaringen.

Art. 6 handelt over vrijstelling van door de SO gestelde eisen t.a.v. niet Indon. schepen.

Art. 7 handelt over het Tarief van vergoedingen voor de ambtena-

ren van het schepentoezicht voor werkzaamheden buiten de kantooruren verricht.

Ter uitvoering van de SO en de SV kwamen 5 regelingen van de HIS tot stand, genaamd Bekendmaking Schepentoezicht letter H,K,L,M en N, n.l.:

1. Bekendmaking Schepentoezicht letter H (met 2 bijlagen), houdende veiligheidsvoorschriften voor zeeschepen gebezigd in de locaalvaart, de vaart tussen Oosterse havens en/of de vaart op alle zeeën, waarin één of meer motoren zijn opgesteld.

   Deze werd vastgesteld bij besluit HIS van 7 Juni 1937 No 562 S.O./B.S. letter H (JC 1937 No 49, met bijvoegsel), gewijzigd bij dat van 31 Mei 1939 No 607 S.O./B.S. letter H (Bijvoegsel JC 1939 No 47).
2. Bekendmaking Schepentoezicht letter K (met 2 bijlagen), houdende regeling van het toezicht op de zeeschepen van minder dan 100 $M^3$ bruto inhoud, welke uitsluitend varen op zicht van land, tonnen en bakens binnen een beperkt zeegebied als bedoeld in art.5, lid 5, van de SV en de eisen waaraan deze schepen moeten voldoen ter verkrijging van een certificaat van deugdelijkheid (tevens certif. van uitwatering en passagierscertif.) voor dat zeegebied.

   Deze werd vastgesteld bij besluit HIS van 4 Sept. 1935 No 743 S.O./B.S. letter K en L (JC 1935 No 76, met bijvoegsel), gewijzigd bij dat van 23 Jan. 1936 No 97 (JC 1936 No 9), van 25 April 1936 No 481 S.O./B.S. letter K. en L (JC 1936 No 35), van 2 Sept. 1936 No 870 S.O./aro.3 (JC 1936 No 72), van 24 Sept. 1936 No 1044 S.O./B.S. letter K (JC 1936 No 78), van 28 Aug. 1937 No 857 S.O./aro.3 (JC 1937 No 70), van 17 Jan. 1938 No 43 S.O./aro. 3 (JC 1938 No 6), van 27 April 1938 No 717 S.O./aro.3 (JC 1938 No 34), van 15 Mei 1939 No 540 S.O./aro.3 (JC 1939 No 41) en van 15 Aug. 1939 No 897 S.O./B.S. letter K,L,M en N (JC 1939 No 67).
3. Bekendmaking Schepentoezicht letter L (met 2 bijlagen), houdende regeling van het toezicht op de mechanisch voortbewogen zeevissersvaartuigen van minder dan 100 $M^3$ bruto inhoud als bedoeld in art 5, lid 6, van de SV en de eisen waaraan deze vaartuigen moeten voldoen ter verkrijging van een certif. van deugdelijkheid.

   Deze werd vastgesteld bij besluit HIS van 4 Sept. 1935 No 743 S.O./B.S. letter K en L (JC 1935 No 76 met bijvoegsel), gewijzigd bij dat van 13 Maart 1936 No 324 S.O./B.S. letter L (JC 1936 No 23), van 25 April 1936 (ongenummerd) (JC 1936 No 35),

van 2 Sept.1936 No 870 S.O/aro.3 (JC 1936 No 72)en van 15 Aug. 1939 No 897 S.O./B.S. letter K,L,M en N (JC 1939 No 67).

4. Bekendmaking Schepentoezicht letter M (met 1 bijlage), houdende regeling van het toezicht op gesleepte schepen van 20 of meer $M^3$ bruto inhoud, uitsluitend gebezigd voor het vervoer van goederen op korte reizen in een vaste vaart als bedoeld in art.5, lid 7,van de SV en de eisen waaraan deze schepen moeten voldoen ter verkrijging van een certif. van deugdelijkheid.

   Deze werd vastgesteld bij besluit HIS van 12 Dec.1936 No 1297 S.O./B.S. letter M (JC 1936 No 101, met bijvoegsel), gewijzigd bij dat van 17 Jan.1938 No 43 S.O./aro.3 (JC 1938 No 6), van 20 Jan.1939 No 82 S.O./aro.3 (JC 1939 No 8), van 15 Mei 1939 No 540 S.O./aro.3 (JC 1939 No 41) en van 15 Aug.1939 No 897 S.O./ B.S. letter K,L,M en N (JC 1939 No 67).

5. Bekendmaking Schepentoezicht letter N (met 3 bijlagen), houdende regeling van het toezicht op zeilschepen met hulpvermogen van primitieve bouw van minder dan 100 $M^3$ bruto inhoud, en het vervoeren van passagiers en lading met dergelijke schepen, als bedoeld in art.5, lid 7a, van de SV en de eisen waaraan deze schepen moeten voldoen ter verkrijging van een certif.van deugdelijkheid.

   Deze werd vastgesteld bij besluit HIS van 15 Aug.1939 No 897 S.O./B.S. letter K,L,M en N (JC 1939 No 67, met bijvoegsel).

Groot is het aantal voorschriften,uitgegaan van de HIS, betreffende deze materie. Zij dragen de naam van Aanwijzing Schepentoezicht 1 t/m 11. Zij zijn de volgende:

AS No 1. Artikelsgewijze toelichting op de SO.
AS No 2. Instructie voor en Handleiding bij de onderzoeken.
AS No 3. Aanwijzingen voor de dd.hms en de hoofden van plaatselijk bestuur.
AS No 4. Instructie voor het schepentoezicht te Singapore.
AS No 5. Vóóronderzoek scheepsrampen en scheepsbedrijfsongevallen.
AS No 6. Voorschriften betreffende het Memorandum, bedoeld in art.9, lid 9, SO en art.163 SV.
AS No 7. Voorwaarden, waaronder uitwateringsmerken worden vastgesteld voor schepen uitsluitend gebezigd binnen het gebied van de vaart tussen Oosterse havens.
AS No 8. Instructie voor het houden van toezicht op de zeeschepen van minder dan 100 $M^3$ bruto inhoud, welke uitsluitend varen op zicht van land, tonnen en bakens binnen een beperkt zeegebied als bedoeld in art.5, lid 5, van de SV,

en voor het aan die schepen verlenen van certificaten van deugdelijkheid (tevens certif. van uitwatering en passagierscertif.) voor dat zeegebied.

AS No 9. Instructie voor het houden van toezicht op de mechanisch voortbewogen zeevissersvaartuigen van minder dan 100 $M^3$ bruto inhoud, als bedoeld in art.5, lid 6, van de SV, en voor het aan die vaartuigen verlenen van certificaten van deugdelijkheid.

AS No 10. Instructie voor het houden van toezicht op gesleepte schepen van 20 of meer $M^3$ bruto inhoud, uitsluitend gebezigd voor het vervoer van goederen op korte reizen in een vaste vaart als bedoeld in art.5, lid 7, van de SV en het aan die schepen verlenen van certificaten van deugdelijkheid.

AS No 11. Instructie voor het houden van toezicht op zeilschepen met hulpvermogen van primitieve bouw van minder dan 100 $M^3$ bruto inhoud, en het vervoeren van passagiers en lading met dergelijke schepen, als bedoeld in art.5, lid 7a, van de SV, en voor het aan die schepen verlenen van certificaten van deugdelijkheid (tevens certif. van uitwatering en passagierscertif.).

Bovendien werd door de HIS voor de dienst uitgegeven een artikelsgewijze toelichting op de SV en op de Uitwateringsverord., zomede een Algemene Instructie Schepentoezicht.

Ter uitvoering van de SO dienen verder de 'Constructieverordening-passagiersschepen-1935' (St No 345) en de 'Uitwateringsverordening-1932' (St No 121). In deze laatste verord. werden bij de reg.ver. in St 1935 No 348 wijzigingen aangebracht, waarbij werd bepaald, dat zij voortaan kan worden aangehaald als 'Uitwateringsverordening-1935'.

Vervolgens kwam hierin nog een wijziging tot stand bij de reg.ver. in St 1939 No 357.

De verdragen betrekking hebbende op deze materie en van kracht zijnde voor Indon., zijn de volgende:

1. Overeenkomst tussen Ned. en Frankrijk betreffende de wederzijdse erkenning en toepassing van de wetten en reglementen betreffende de veiligheid van de zeescheepvaart, van 1909.

Protocol dd.17 Dec.1909 en Nota van bekrachtiging dd.10 Jan.1913 (Ned.St 1913 No 51; L Deel 18 No 1072; B Deel 2 No 141).

Het protocol behelst een onderzoek naar de gelijkwaardigheid van

de wetgevingen van beide landen t.a.v. de veiligheid van de scheepvaart, inzonderheid voor de passagiersschepen. Vergeleken zijn de voorschriften betreffende de uitwatering; de stoomketels en de machines; de romp, onderdelen van de romp, schroef en schroefas; de reddingsboten en reddingsmiddelen; de zeevaartkundige instrumenten, lichten, lantaarns en signalen; brandblusmiddelen; heel- en verbandmiddelen; de lokalen bestemd voor de passagiers en voor de bemanning; de lading en stuwage.

De conclusie van het protocol is de vaststelling van de gelijkwaardigheid van de wederzijdse nationale regelingen en van de wederzijdse vergunningen en certificaten.

De nota van bekrachtiging houdt tevens bepalingen in ter aanvulling van het protocol.

De Regeringen erkennen de gelijkwaardigheid van de reglementen der beide landen, betreffende de veiligheid van de zeescheepvaart.

In het bijzonder wat betreft de uitwatering geeft de Ned.Reg. aan de Franse Reg. de verzekering, dat de Franse schepen, onverschillig van welke tonnen-inhoud, in de Ned.havens aan geen andere bepalingen zullen behoeven te voldoen dan aan die van de Franse wetgeving.

Tevens wordt verklaard, dat in de havens van Ned.-Indië voor de Franse schepen, teneinde in elk opzicht in orde te zijn, voldoende zal wezen, dat zij de authentieke Franse scheepvaartvergunning (permis de navigation) kunnen vertonen.

Wat de schepen betreft, thuis behorende in Ned.-Indië, waar de thans van kracht zijnde wetgeving geen bepalingen bevat, welke gelijkwaardig zijn met die van de Franse wetgeving,deze schepen zullen zich vooralsnog in de Franse havens niet kunnen beroepen op de vergunningen en certificaten, uitgereikt overeenkomstig de bedoelde Ned.-Ind. wetgeving.

De bekrachtigingsnota brengt voorts in herinnering, dat de Franse Reg. aan de Ned.Reg. de verzekering heeft gegeven, dat de gelijkwaardigheid der certificaten evengoed zal gelden voor de vrachtschepen als voor de passagiersschepen.

Op 18 Jan.1924 en 7 Febr.1924 is respect. door de Ned. en Franse Reg. verklaard, dat de hogergenoemde overeenkomst zich ook uitstrekt tot de bepalingen inzake de draadloze telegrafie (Ned.St. 1924 No.196; L Deel 20, No 1205).

2. Notawisseling tussen Nederland en Japan tot wederzijdse erkenning der laadlijnvoorschriften van beide landen, van 1922 (Ned.St. 1922 No 189).

Nederland verbindt zich geen beslag te leggen op de Japanse schepen, noch om de sancties toe te passen vervat in de Ned. wetten, wanneer zij zijn voorzien van een rechtmatig afgegeven certificaat van uitwatering en tevens voorzien zijn van een merk, aangevende de laadlijn overeenkomstig bedoeld certificaat, mits deze schepen zich in Nederland gedragen naar de Jap. wetten betreffende de laadlijn.

Omgekeerd verbindt Japan zich tot het zelfde.

Niets bepaald omtrent opzegging.

3. Overeenkomst tussen Nederland en België, betreffende de wederzijdse toepassing der wetten en uitvoeringsmaatregelen inzake de veiligheid der zeescheepvaart, van 1923 (Ned. St 1923 No 398; L Deel 19, No 1191).

Het protocol behelst een onderzoek naar de gelijkwaardigheid van de certificaten van deugdelijkheid, in verband met de veiligheid van de zeescheepvaart en het vergemakkelijken van de overzeese handel.

Daartoe zijn vergeleken de voorschriften betreffende de toepasselijkheid der wetgevingen, de geldigheidsduur van het certificaat van deugdelijkheid, het onderzoek bij vertrek van het schip, de uitrusting en reservedelen, de uitwatering, de stoomketels, de stuwing en lading van goederen, de radiotelegrafie en de reddingsmiddelen.

De conclusie van het protocol is, dat er gelijkwaardigheid bestaat van de wederzijdse nationale wetgevingen en de onderscheidenlijke certificaten.

De schepen onder beide vlaggen zullen de voordelen van de gelijkwaardigheid genieten in de wateren en de havens behorende aan elk der beide landen, hetzij in het moederland, hetzij in de koloniën gelegen.

Indien in het vervolg de Ned. of de Belgische Reg. wijziging mocht aanbrengen in haar tegenwoordige wettelijke regeling betreffende de veiligheid van de zeescheepvaart, zal zij daarvan terstond aan de andere Reg. kennis geven.

4. Radiotelegrafieverdrag van Washington, van 1927 (Ned. St 1928 No 424; St 1929 No 23).

Hierin is o.m. de scheepsradio geregeld.

Verdrag betreffende de Verreberichtgeving (Convention internationale des télécommunications), van Madrid, van 1932. Herzien te Atlantic City in 1947. In werking getreden 1 Jan. 1949 (Ned. St 1934 No 19 en 1949 No J 55; St 1934 No 123 en 1949 No 87; List Nos 167 en 193).

Bij het verdrag behoren Reglementen. Deze zijn herzien te Caïro in 1938 en te Parijs in 1949. (Ned. St 1938 No 44 en St 1939 No 155; List Nos 178, 179, 180 en 181).

In Indon. uitgewerkt in het Reglement voor de telegraafdienst (St 1933 No 514), zomede in de SO en de SV.

5. Overeenkomst tussen Nederland en Portugal inzake de wederzijdse erkenning van de wettelijke voorschriften der beide landen betreffende de reddingsmiddelen aan boord van schepen, van 1928 (Ned. St 1928 No 355).

Hierin is bepaald, dat de Port. schepen, zeilschepen of schepen met mechanische voortbeweging, die in het bezit zijn van een geldig certificaat voor reddingsmiddelen in de Ned. havens worden toegelaten zonder dat enige inspectie van de reddingsmiddelen nodig is; omgekeerd worden bedoelde Ned. schepen, voorzien van een geldig certificaat, in de Port. havens toegelaten zonder inspectie.

Echter zullen de maritieme autoriteiten in elk land voortgaan met het uitoefenen van toezicht op het verband tussen het aantal personen aan boord(en in te schepen)en de capaciteit der reddingsmiddelen als bedoeld in de nationale wetten.

Deze overeenkomst heeft geen betrekking op Ned. landverhuizersschepen in Port. havens. Daarop steeds inspectie.

Niets bepaald omtrent opzeggingstermijn.

6. Zeeveiligheidsverdrag van Londen, van 1929, en de Simla Regelen van 1931 (Ned. St 1930 No 305, 1932 No 539 en 1935 No 317; St 1935 No 317, 1936 Nos 47 en 396, 1937 No 98, 1938 No 437 en 1940 No 35; List No 35).

*Hoofdstuk 1*

De verdragsluitende Regeringen verbinden zich de bepalingen van dit verdrag toe te passen, alle reglementen uit te vaardigen en alle andere maatregelen te nemen, welke noodzakelijk zullen zijn om dit verdrag zijn gehele en volledige werking te doen hebben.

*Hoofdstuk 2*

Handelt over de constructie van mechanisch voortbewogen passagiersschepen op internationale reizen.

*Hoofdstuk 3*

Idem over reddingsmiddelen op mechanisch voortbewogen passagiersschepen op interinsulaire reizen.

*Hoofdstuk 4*

Idem over radiotelegrafie op alle schepen, welke voor internationale reizen worden gebezigd, met uitzondering van vrachtschepen van minder dan 1600 ton bruto inhoud.

*Hoofdstuk 5*

Idem over de veiligheid op alle schepen op alle reizen.

*Hoofdstuk 6*

Idem over certificaten op alle schepen, waarop de hoofdstukken 2, 3 en 4 van toepassing zijn.

Bijlage I bevat voorschriften betreffende constructie, reddingsmiddelen en veiligheid van de scheepvaart.

Bijlage II bevat de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee.

Aan de totstandkoming van dit verdrag werkten mede: Amerika, Australië, België, Brits-Indië, Canada, Denemarken, Duitsland, Engeland, Finland, Frankrijk, Ierland, Italië, Japan, Nederland, Noorwegen, Spanje, Rusland en Zweden.

Het was van kracht voor Amerika, Argentinië, Australië, België, Brazilië, Bulgarije, Burma, Canada, Chili, China, Dantzig, Denemarken, Duitsland, Egypte, Engeland, Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Hongkong, Ierland, India, Indo-China, Indonesië, Italië, Japan, Nederland, Noorwegen, Panama, Polen, Portugal, Roemenië, Rusland, Spanje, de Straits Settlements, IJsland, Yoegoslavië en Zweden.

In de List worden niet genoemd Amerika, Burma, Chili en Noorwegen. Deze landen zijn wel vermeld in St 1938 No 437. De List vermeldt wel Yoegoslavië, welk land niet is genoemd in laatstgemeld staatsblad.

De Simla Regelen 1931 omvatten algemene regelen betreffende constructie van en reddingsmiddelen op schepen, gebezigd voor het vervoer van grote aantallen passagiers, voor wie geen vaste slaapplaatsen aanwezig zijn, op bijzondere reizen.

In de Inleiding verklaren de Regeringen van Ceylon, Hongkong, Brits-Indië, Ned.-Indië en de Straits-Settlements, overtuigd zijnde, dat het onuitvoerbaar is ten aanzien van passagiersschepen, gebezigd voor het vervoer naar en van hare landen, van grote aan-

tallen Mohammed pelgrims en/of andere passagiers, voor wie geen vaste slaapplaatsen aanwezig zijn, de bepalingen van de Hoofdstukken II en III(constructie en reddingsmiddelen)van het bovengenoemd verdrag van 1929 stipt te doen naleven en algemene regelen wensende vast te stellen, met betrekking tot constructie, reddingsmiddelen, enz., welke in de bijzondere omstandigheden van deze vaart, in overeenstemming met art. 4, lid 6b, en art. 12, lid 5d, van genoemd verdrag, kunnen worden toegepast.

Zeeveiligheidsverdrag van Londen, van 1948 (Ned. St 1949 No J 586).

Bij deze herziening is aanvaard een Slotakte, waaraan als Bijlage A is gehecht het nieuwe verdrag en als Bijlage B een herzien 'Reglement ter voorkoming van aanvaring op zee 1948'.

Nederland heeft dit verdrag op 18 April 1950, dus na de souvereiniteitsoverdracht, geratificeerd, doch niet t.a.v. Bijlage B. Het is niet van kracht voor Indon., waarvoor het oude verdrag van 1929 blijft gelden. Dit blijkt uit art. 7 van de Slotakte, waarin t.a.v. dit punt is bepaald, dat het nieuwe verdrag voor de verdragsluitende regeringen vervangt en annuleert het verdrag van 1929.

Ingevolge art. 10 kunnen regeringen van staten partij worden bij het nieuwe verdrag. Indon. kan dit verdrag derhalve aanvaarden.

Het verdrag van 1948 trad in werking op 19 November 1952, aangezien de 15e ratificatie plaats had op 19 Nov. 1951. Zie art. 11.

Aan de totstandkoming van dit verdrag werkten mede: Amerika, Argentinië, België, Brazilië, Canada, Chili, China, Denemarken, Egypte, Engeland, Finland, Frankrijk, Griekenland, India, Ierland, Italië, Nederland, Nieuw-Zeeland, Noorwegen, Pakistan, Panama, de Philippijnen, Polen, Portugal, IJsland, Zweden en Zuid-Afrika.

Rusland en Yoegoslavië parafeerden niet, aangezien de volmacht van de gedelegeerden dit zonder overleg met de Reg. niet toeliet.

Op 1 Jan. 1952 was het verdrag geratificeerd door 15 landen, n.l.: Amerika, Canada, Denemarken, Engeland, Frankrijk, Italië, Nederland, Nieuw-Zeeland, Noorwegen, Pakistan, Portugal, IJsland, Yoegoslavië, Zuid-Afrika en Zweden. In 1952 kwamen hier nog bij België, Japan en Israël.

Echter traden deze landen niet dadelijk alle toe ten aanzien van de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (Bijlage B). De inwerkingtreding daarvan zal plaats hebben op 1 Jan. 1954.

Ned. is nu ook toegetreden t.a.v. Bijlage B.

Het verslag van de Ned. Delegatie[106] die meewerkte aan de tot-

[106] Verslag van de Ned. Delegatie naar de Internat. Conferentie voor

standkoming van het nieuwe verdrag, geeft aan in welke Ned. wetsbepalingen, o.a. het Schepenbesluit, wijzigingen moeten worden aangebracht i.v.m. het aanvaarden van dit verdrag.

Voorts is bij de hogergenoemde slotakte gevoegd een Bijlage C, waarin 2 resoluties zijn opgenomen, zomede een Bijlage D, houdende 23 aanbevelingen.

Bij de opzet van de SO is volledig rekening gehouden met de beginselen van het Zeeveiligheidsverdrag van Londen van 1929 en voor wat betreft het vervoer van grote aantallen passagiers zonder vaste slaapplaats in de zeegebieden in en rondom de Indon. Archipel met de Simla Regelen.

7. Verdrag van Londen betreffende de uitwatering van schepen, van 1930 (Ned. St 1932 Nos 516 en 597, en 1933 No 98; St 1933 No 198, 1936 Nos 15 en 399, 1937 No 95, 1938 No 431 en 1939 Nos 12 en 411; List No 38).

De considerans zegt, dat het wenselijk is de beveiliging van mensenlevens en eigendommen op zee te bevorderen, door in gemeen overleg eensluidende beginselen en voorschriften vast te stellen, betreffende de grenzen tot welke schepen op internationale reizen geladen mogen worden.

De verdragsluitende Regeringen verbinden zich de bepalingen van dit verdrag toe te passen, alle reglementen uit te vaardigen en alle andere maatregelen te nemen, welke nodig zullen zijn om dit verdrag gehele en volledige werking te doen hebben.

Aan de totstandkoming van het verdrag werkten mede: Amerika, Australië, België, Brits-Indië, Canada, Chili, Cuba, Denemarken, Dantzig, Duitsland, Engeland, Frankrijk, Finland, Griekenland, Ierse Vrijstaat, Italië, Japan, Letland, Mexico, Nederland, Nieuw-Zeeland, Noorwegen, Paraguay, Peru, Polen, Portugal, Rusland, Spanje, IJsland en Zweden.

Het is van kracht voor de volgende landen: Amerika, Argentinië, Australië, België, Brazilië, Bulgarije, Burma, Canada, Chili, China, Cuba, Dantzig, Denemarken, Duitsland, Egypte, Engeland, Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Hongkong, Ierland, India, Indo-China, Indonesië, Italië, Japan, Letland, Mexico, Nederland, New-Foundland, Nieuw-Zeeland, Noorwegen, Panama, Peru,

de beveiliging van mensenlevens op zee, gehouden te Londen van 23 April t/m 10 Juni 1948. Uitgave Ned. Directoraat-Generaal van Scheepvaart.

Polen, Portugal, Roemenië, Rusland, Siam, Spanje, de Straits-Settlements, Urugay, Yoegoslavië en Zweden.

In de List worden Indo-China en de Straits-Settlements niet genoemd. Deze nemen wel deel aan het verdrag. Zie St 1939 Nos 12 en 411.

Dit verdrag is in Indon. uitgewerkt in de SO en in de Uitwateringsverord. 1935.

Het KB van 20 Febr.1942 (Ned.St 1942 No C 12, St 1945 No 37), bevat een regeling tot beperking van de mogelijkheid, dat zeeschepen onder Ned.vlag, welke de hoedanigheid bezitten van zeeschip van een der gebiedsdelen van het Rijk, die hoedanigheid verliezen, dan wel de hoedanigheid van zeeschip van een der andere gebiedsdelen van het Rijk verwerven.

Voor het doen verliezen van of voor het verkrijgen van bedoelde hoedanigheid is voorzover betreft een Ned.-Ind. zeeschip voorafgaande machtiging vereist van of namens de GG.

Deze bevoegdheid komt thans toe aan de Menteri Perhubungan(KDP).

In art.1, lid 3, is bepaald, dat indien de GG weigert bedoelde machtiging te geven, indien het betreft een Ned.-Ind. zeeschip hetwelk op 10 Mei 1940 nog de hoedanigheid bezat van Ned. zeeschip, zulks slechts geschiedt met instemming van de Nederlandse Minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart.

Deze Ministeriële toestemming is thans uiteraard vervallen. De Menteri Perhubungan (KDP) heeft de bevoegdheid zonder meer.

In dit Hoofdstuk zijn tot nu toe vermeld wettelijke bepalingen afkomstig van de centrale Overheid.

Thans zullen die, welke in het leven zijn geroepen door lagere instanties worden genoemd.

Hieromtrent handelt art.2, lid 5a, van de SO, welk lid bij de ord. in St 1939 No 356 werd ingevoegd.

Het luidt als volgt:

"Waar toezicht op het over zee vervoeren van personen, vee en 'goederen met zeilschepen zonder hulpvermogen en op niet mechanisch 'voortbewogen zeevisschersvaartuigen door den betrokken provincia'len raad of, in gebied buiten provincies, door de autoriteit, be'voegd tot het vaststellen van verordeningen als bedoeld in arti'kel 129 der Indische Staatsregeling, noodig wordt geacht, zijn - 'voor zover daarin niet op andere wijze is of wordt voorzien - de 'provinciale raad of vorenbedoelde autoriteit bevoegd, in overleg 'met den Directeur, een verordening dienaangaande in het leven te

'roepen, zullende voor het toezicht en al wat daarmede verband 'houdt, zooveel mogelijk gebruik worden gemaakt van de diensten 'van de havenmeesters en de als zoodanig dienstdoende ambtenaren. 'Voor wat betreft stadsgemeenten in de buitengewesten die deel 'uitmaken van een grooter autonoom ressort, wordt de hiervoor be-'doelde bevoegdheid uitgeoefend door de raad van dit groote res-'sort.'

In de Volksraadstukken[107] vermeldt de Regering t.a.v. dit nieuwe lid:

'De inlassing in art.2 van het nieuwe lid 5a beoogt slechts een ba-'sis (grondslag) te verlenen aan de reeds bestaande en nog uit te 'vaardigen regionale veiligheidsvoorschriften op de zeilvaart. Im-'mers zijn op deze vaart in verband met art.2 (5)momenteel slechts 'van toepassing de artikelen 5 (4), 16 (3), 21 (1), 23, 24, 25 (1) 'en 26 der 'Schepenordonnantie'. De voorschriften b.v. vervat in 'de 'Inlandse Zeilvaartuigenverordening Provincie Oost-Java' en de 'overeenkomstige voorschriften voor andere gewesten geldende, mis-'sen voor het ogenblik een wettelijke grondslag, aangezien zij uit-'gaan boven hetgeen 'de Schepenordonnantie-1935' ter zake voor-'schrijft.

'De eigenlijke veiligheidsvoorschriften, waar het hier om gaat, 'zijn dus belichaamd in bedoelde regionale verordeningen; zodanige 'verordeningen bestaan momenteel reeds (of zijn op het punt in 'werking te treden) in de volgende gebieden: Provincies West-[108] 'en Oost-Java, Residenties Timor en Onderhorigheden, Sumatra's 'Westkust[108], Lampongse Districten, Wester Afdeling van Borneo[109], 'Celebes en Onderhorigheden, Menado en der Molukken.

'Zij zijn alle tot stand gekomen in overleg met het Hoofdkantoor 'van Scheepvaart; met de vanwege dat Kantoor gegeven aanwijzingen 'is daarbij ten volle rekening gehouden. Aan overeenkomstige rege-'lingen voor de overige gebieden van Nederlands-Indië wordt nog 'gewerkt.'

Deze verordeningen zijn de volgende:

[107] Bijlagen Hand.Volksraad. Zitting 1938-39. Ond.151, Stuk 5, Mem.van Antwoord, bladz.1. Dit stuk 5 is door de Volksraad ontvangen op 12 Juni 1939.

[108] Deze is tot nu toe niet tot stand gekomen.

[109] Deze kwam op 22 Aug.1941 tot stand. Is echter in de Herzieningsverord. van 17 Nov.1948 niet genoemd. (Zie hierachter in dit hoofdstuk.)

1. Provincie Oost-Java.
Verordening op het over zee vervoeren van personen, vee en goederen met Inlandse zeilvaartuigen, en het bewaken van deze vaartuigen, vastgesteld door de Provinciale Raad van Oost-Java dd. 27 Nov. 1934 (Prov.Blad Oost-Java 1934, Bijv. Serie A No 17), gewijzigd dd. 10 Oct. 1935 (Prov.Blad Oost-Java 1935, Bijv. Serie A No 18), dd. 16 April 1936 (Prov.Blad Oost-Java 1936, Bijv. Serie A No 7) en dd. 27 Febr. 1940 (Prov.Blad Oost-Java 1940, Bijv. Serie A No 2), genaamd 'Inlandse Zeilvaartuigenverordening Provincie Oost-Java'.

De tekst van deze verord. is opnieuw afgekondigd in het Prov. Blad Oost-Java 1940, Bijv. Serie A No 2.

Met het toezicht op de naleving en de opsporing van overtredingen van de bepalingen dezer verord. zijn mede belast de bhms, bohms, de dd.hms en de dd.ohms.

2. Timor en Onderhorigheden.
Verordening op het vervoer over zee van personen, vee en goederen met Inlandse zeilvaartuigen en het bewaken van deze vaartuigen, vastgesteld door de Resident van Timor en Onderhorigheden dd. 23 Aug. 1937 (JC 1937 No 75, extra bijv. No 52), gewijzigd dd. 15 Juni 1938 (JC 1938 No 58, extra bijv. No 41), genaamd 'Inlandse Zeilvaartuigenverordening Timor en Onderhorigheden'.

Met het toezicht op de naleving en het opsporen van de overtredingen van de bepalingen dezer verord. zijn mede belast de hm, de dd.hms, de gezaghebbers van de DPN en de gezagvoerders der schepen van de Bebakening en Kustverlichting.

3. Lampongse Districten.
Verordening op het over zee vervoeren van personen, vee en goederen met Inlandse zeilvaartuigen en het bewaken van deze vaartuigen, vastgesteld door de Resident der Lampongse Districten dd. 9 Aug. 1939 (JC 1939 No 76, extra bijv. No 54), genaamd 'Inlandse Zeilvaartuigenverordening Residentie Lampongse Districten'.

Met het toezicht op de naleving en de opsporing van overtredingen van de bepalingen dezer verord. zijn mede belast de bhms, de ohms, de dd.hms en de dd.ohms.

4. Zuider- en Oosterafdeling van Borneo.
Verordening op het over zee vervoeren van personen, vee en goederen met Inlandse zeilvaartuigen en het bewaken van deze vaartuigen in de Residentie Zuider- en Oosterafdeling van Borneo, met uitzondering van de Groepsgemeenschap Bandjar, vastgesteld

door de Resident der Z. en O.-afd. van Borneo dd. 13 April 1940 (JC 1940 No 37, extra bijv. No 28), genaamd 'Inlandse Zeilvaartuigenverordening'.

Met het toezicht op de naleving en de opsporing van overtredingen van de bepalingen dezer verord. zijn mede belast de hms, de ohms, de dd. hms en de dd. ohms.

5. Minahasa.

Verordening op het over zee vervoeren van personen, vee en goederen met zeilvaartuigen en het bewaken van deze vaartuigen in de Minahasa, vastgesteld door de Minahasaraad dd. 22 Nov. 1940 (JC 1941 No 16, extra bijv. No 14), genaamd 'Zeilvaartuigenverordening Minahasaraad'.

Met het toezicht op de naleving en de opsporing van overtredingen van de bepalingen van deze verord. zijn mede belast de hm van Menado, diens vervanger, de dd. hms en de dd. ohms.

6. Menado.

Verordening op het over zee vervoeren van personen, vee en goederen met zeilvaartuigen en het bewaken van deze vaartuigen in de residentie Menado, vastgesteld door de Resident van Manado dd. 15 Mei 1939 (JC 1940 No 9, extra bijv. No 8), genaamd 'Zeilvaartuigenverordening residentie Manado'.

Met het toezicht op de naleving en de opsporing van overtredingen van de bepalingen dezer verord. zijn mede belast de hms, de ohms, de dd. hms en de dd. ohms.

7. Celebes en Onderhorigheden.

Verordening op het over zee vervoeren van personen, vee en goederen met zeilvaartuigen en het bewaken van deze vaartuigen, vastgesteld door de Resident van Celebes en Onderh. dd. 26 April 1940(JC 1940 No 47, extra bijv. No 36), genaamd 'Zeilvaartuigenverordening Celebes en Onderhorigheden'.

Met het toezicht op de naleving en de opsporing van de overtredingen van de bepalingen dezer verord. zijn o.m. belast de hms, de ohms, de dd. hms, de dd. ohms en de scheepspassenambtenaren.

8. Molukken.

Verordening op het buitengaats vervoeren van personen, vee en goederen met zeilvaartuigen en het bewaken van deze vaartuigen in de Residentie Molukken, met uitzondering van de ressorten van de Ambonraad en de Gemeenteraad van Amboina, vastgesteld door de Resident der Molukken dd. 25 Jan. 1940 (JC 1940 No 35, extra bijv. No 26), genaamd 'Zeilvaartuigenverordening Residentie Molukken'.

Met het toezicht op de naleving en het opsporen van overtredingen van de bepalingen dezer verord. zijn mede belast de hms, de ohms, de dd.hms en de dd.ohms.

De Binnenschepen-ordonnantie 1927 (St No 289 jo St 1928 No 42), gewijzigd bij de ord. in St 1929 No 111, is de basis van het overheidstoezicht t.a.v. de binnenschepen. De door deze ord. geeiste tarieven zijn vastgesteld bij reg.ver. in St 1928 No 216. Art.1 dezer ord. bepaalt, dat waar toezicht op de schepen en vaartuigen, gebezigd voor het op reden, rivieren en binnenwateren vervoeren van personen, goederen en/of dieren door de in art.2 bedoelde raden en hoofden van gewestelijk bestuur nodig wordt geoordeeld, wordt dit uitgeoefend door een hm en op plaatsen waar geen hm bescheiden is door een daartoe aangewezen ambtenaar.

Deze opdracht aan de hm tot het uitoefenen van toezicht, impliceert de bevoegdheid tot het opsporen van strafbare feiten terzake, ingevolge art.3, sub 4c, van het RS, art.1, sub 5e, jo art.39, sub 5e, van het HIR en art.324, sub B 4e, van het RBg. Hier is sprake van zaken bij bijzondere wettelijke voorschriften aan de waakzaamheid van de hm toevertrouwd.

Art.2 bepaalt, dat de regelen, volgens welke het in art.1 bedoelde toezicht wordt uitgeoefend, en de in verband met dat toezicht aan de schepen en vaartuigen te stellen eisen met betrekking tot hun deugdelijkheid, inrichting, uitrusting en bemanning, worden voorzover door de GG (thans door de Menteri Perhubungan (KDP)) daarin niet is of wordt voorzien, in een provincie door de provinciale raad en in het ressort van een locale raad door deze vastgesteld; met dien verstande, dat wanneer een gebied behoort tot het ressort van meer dan een locale raad, de regeling geschiedt door de raad van het grootste ressort. Voor de overige gebiedsdelen geschiedt de regeling door het Hoofd van Gewestelijk Bestuur.

Zoals uit art.1 duidelijk blijkt, betreft het hier uitsluitend regelen betreffende het toezicht op schepen en vaartuigen, gebruikt op reden, rivieren en binnenwateren voor het vervoer van personen, goederen en/of dieren.

Talrijk zijn deze door verschillende autoriteiten vastgestelde regelen. Hier volgt een opsomming, residentiegewijs en provinciegewijs:

1. Atjeh.

   Verordening regelende het toezicht op mechanisch voortbewogen schepen, gebezigd voor het op reden, rivieren en binnenwateren vervoeren van personen, goederen en/of dieren in het Gouverne-

ment Atjeh en Onderhorigheden genaamd 'Binnenschepenverordening Gouvernement Atjeh en Onderhorigheden', vastgesteld door de Gouverneur van Atjeh en Onderh. dd. 21 Jan. 1929 (JC 1929 No 25, extra bijv. No 18).

Tot het opsporen van de strafbare feiten zijn o.m. bevoegd verklaard de bhms, de gezaghebbers van de DPN, de inspecterende ambtenaren van de DP en de (hoofd)werktuigkundigen van de DP.

2. Oostkust van Sumatra.

*a*. Verordening tot regeling van het toezicht op vaartuigen, die passagiers en goederen vervoeren van en naar de rede en ter rede Tandjong Balei, genaamd 'Tandjong Balei redenverordening', vastgesteld door de plaatselijke raad van het cultuurgebied der Oostkust van Sumatra dd. 30 Oct. 1918 (JC 1919 No 1, extra bijv. No 1), gewijzigd dd. 29 Sept. 1930 (JC 1920 No 89, extra bijv. No 23), dd. 26 Nov. 1934 (JC 1935 No 19, extra bijv. No 15) en dd. 20 Dec. 1937 (JC 1938 No 6, extra bijv. No 5).

Aan de hm is bemoeienis opgedragen.

*b*. Verordening tot regeling van het toezicht op vaartuigen, die passagiers en goederen vervoeren van en naar de rede en ter rede Laboean Bilik, genaamd 'Laboean Bilik rede verordening', vastgesteld door de plaatselijke raad van het cultuurgebied der Oostkust van Sumatra, dd. 29 Sept. 1920 (JC 1920 No 93, extra bijv. No 24).

Aan de hm zijn bemoeienissen opgedragen.

*c*. Verordening regelende het toezicht op mechanisch voortbewogen en gesleepte schepen, gebezigd voor het op reden, rivieren en binnenwateren vervoeren van personen, goederen en/of dieren in het gouvernement Oostkust van Sumatra buiten de daarin gelegen locale ressorten, genaamd 'Binnenschepenverordening Gouvernement Oostkust van Sumatra 1933', vastgesteld door de Gouverneur der O.v.S. dd. 15 Juli 1933 (JC 1933 No 102, extra bijv. No 67).

Deze verord. belast o.m. met de opsporing van de door haar strafbaar gestelde feiten de bhms, de gezaghebbers van de DPN, de inspecterende ambtenaren en de technische experts van de DP.

*d*. Verordening regelende het toezicht op mechanisch voortbewogen en gesleepte schepen, gebezigd voor het op reden, rivieren en binnenwateren vervoeren van personen, goederen en/of dieren in het ressort van de Plaatselijke Raad van het Cultuurgebied der Oostkust van Sumatra, genaamd 'Binnenschepenverordening

Cultuurgebied 1933', vastgesteld door genoemde Plaatselijke Raad dd. 4 Dec. 1933 (JC 1934 No 28, extra bijv. No 20).

Ook hier zijn de sub *c* genoemde ambtenaren belast met de opsporing van strafbare feiten.

3. Tapanoeli.

*a.* Verordening op het verhuren van tambangans te Sibolga voor de overvoer van passagiers en hun bagage en goederen van en naar de rede van Sibolga en tussen de plaatsen Sibolga, Djaga Djaga, en Loemoet, vastgesteld door de Resident van Tapanoeli dd. 16 Juni 1909 (JC 1909 No 50).

*b.* Verordening op het verhuren van tambangans te Natal voor de overvoer van passagiers en hun bagage en goederen op de rede van Natal, vastgesteld door de Resident van Tapanoeli dd. 12 Oct. 1912 (JC 1912 No 91).

*c.* Verordening op het verhuren van tambangans te Baroes voor de overvoer van passagiers en hun bagage en goederen op de rede van Baroes, vastgesteld door de Resident van Tapanoeli dd. 12 Oct. 1912 (JC 1912 No 91).

*d.* Verordening op het verhuren van vaartuigen te Goenoeng-Sitoli, Tèlok Dalem, Lahewa en Hinako, alle gelegen op het eiland Nias, voor het vervoer van passagiers en hun bagage en goederen op de rede van deze plaatsen, genaamd 'Redetransportkeur Nias', vastgesteld door de Resident van Tapanoeli dd. 1 November 1918 (JC 1919 No 8).

Bij besluit van de Resident dd. 1 Juli 1927 (JC 1927 No 65, extra bijv. No 56) is bepaald, dat deze keur mede zal gelden voor de rede van Poelau Tello der onderafd. Batoe eilanden, afd. Nias.

*e.* Verordening regelende het toezicht op mechanisch voortbewogen schepen, gebezigd voor het vervoer van personen, goederen en/of dieren op het Tobameer, genaamd 'Binnenschepenverordening Tobameer', vastgesteld door de Resident van Tapanoeli dd. 1 Mei 1936 (JC 1936 No 85, extra bijv. No 53), gewijzigd bij besluit dd. 30 Dec. 1938 (JC 1939 No 43, extra bijv. No 30).

Als deskundigen t.a.v. het onderzoek naar de deugdelijkheid van een schip of in verband met belopen averij zijn doorlopend aangewezen de bhms, de technische experts bij de DP, de gezaghebbers van de DPN en de gezagvoerders van de schepen der Kustverlichting en Bebakening.

In deze verord. zijn o.m. bevoegd verklaard tot opsporing van

de door haar strafbaar gestelde feiten de bestuurders (djoeragans) der op het Tobameer varende Gouvernements motorboten.

*f*. Verordening regelende het toezicht op prauwen, gebezigd voor het vervoer van personen, goederen en/of dieren op het Tobameer genaamd 'Prauwenverordening Tobameer', vastgesteld door de Resident van Tapanoeli dd. 1 Mei 1936 (JC 1936 No 85, extra bijv. No 53), gewijzigd bij besluit dd. 30 Dec. 1938 (JC 1939 No 43, extra bijv. No 30).

Ook hier zijn de sub *e* genoemde djoeragans belast met de opsporing van strafbare feiten.

4. Sumatra's Westkust.

Verordening regelende het toezicht op mechanisch voortbewogen schepen, gebezigd voor het op reden, rivieren en binnenwateren vervoeren van personen, goederen en/of dieren in de residentie Sumatra's Westkust, genaamd 'Binnenschepenverordening Sumatra's Westkust', vastgesteld door de Resident van S.W. dd. 12 Maart 1930 (JC 1930 No 31, extra bijv. No 21).

Met het opsporen van de bij deze verord. strafbaar gestelde feiten zijn o.m. bevoegd verklaard de bhms, de gezaghebbers der schepen van de DPN, de inspecterende ambtenaren bij de DP en de (hoofd)werktuigkundigen van deze Dienst.

5. Djambi.

*a*. Reglement op de netheid, zindelijkheid, verlichting en orde aan boord der particuliere stoomschepen op de binnenwateren der residentie Djambi, bestemd tot vervoer van passagiers en goederen, vastgesteld door de Resident van Djambi dd. 16 Juni 1919 (JC 1919 No 56).

*b*. Verordening regelende het toezicht op mechanisch voortbewogen schepen, gebezigd voor het op reden, rivieren en binnenwateren vervoeren van personen, goederen en/of dieren in de residentie Djambi, genaamd 'Binnenschepenverordening Djambi', vastgesteld door de Resident van Djambi dd. 31 Juli 1929 (JC 1930 No 2, extra bijv. No 1), gewijzigd bij besluit dd. 30 Dec. 1931 (JC 1932 No 7, extra bijv. No 4) en dd. 23 Maart 1934 (JC 1934 No 45, extra bijv. No 33).

Ook hier zijn belast met de opsporing van de strafbare feiten o.m. de bhms, de gezaghebbers der schepen van de DPN, de inspecterende ambtenaren bij de DP en de (hoofd)werktuigkundigen van deze Dienst.

6. Benkoelen.

Verordening op het verhuren van vaartuigen tot het vervoer van

personen, dieren en goederen op de reden van de in het gewest Benkoelen gelegen havenplaatsen, genaamd 'Vaartuigenkeur Benkoelen', vastgesteld door de Resident van Benkoelen dd. 1 Febr. 1930 (JC 1930 No 20, extra bijv. No 15), gewijzigd bij besluit dd. 16 Sept. 1930 (JC 1930 No 86, extra bijv. No 51).

7. Palembang.
Verordening regelende het toezicht op mechanisch voortbewogen en gesleepte schepen, gebezigd voor het op reden, rivieren en binnenwateren vervoeren van personen, goederen en/of dieren in de residentie Palembang, genaamd 'Binnenschepenverordening Palembang', vastgesteld door de Resident van Palembang dd. 5 September 1929 (JC 1930 No 43, extra bijv. No 29), gewijzigd bij besluit dd. 18 Juni 1931 (JC 1931 No 63, extra bijv. No 36).
Bevoegd zijn verklaard tot opsporing van strafbare feiten o.m. de bhms, de gezaghebbers der schepen van de DPN, de inspecterende ambtenaren en de technische experts van de DP.

8. Lampongse Districten.
Verordening regelende het toezicht op mechanisch voortbewogen schepen, gebezigd voor het op reden, rivieren en binnenwateren vervoeren van personen, goederen en/of dieren in de residentie Lampongse Districten, genaamd 'Binnenschepenverordening Lampongse Districten', vastgesteld door de Resident der L.D. dd. 24 Maart. 1930[110], (JC 1930 No 34, extra bijv. No 22).
Ook hier zijn bevoegd verklaard tot opsporing van strafbare feiten o.m. de bhms, de gezaghebbers der schepen van de DPN, de inspecterende ambtenaren en de (hoofd)werktuigkundigen van de DP.

9. Riouw en Onderhorigheden.
Verordening regelende het toezicht op mechanisch voortbewogen schepen, gebezigd voor het op reden, rivieren en binnenwateren vervoeren van personen, goederen en/of dieren in de residentie Riouw en Onderhorigheden, genaamd 'Binnenschepenverordening Residentie Riouw en Onderhorigheden', vastgesteld door de Resident van R. en O. dd. 12 Nov. 1928 (JC 1929 No 12, extra bijv. No. 8).
Ook hier zijn bevoegd verklaard tot opsporing van strafbare feiten de sub 8 genoemde personen.

110 De Herzieningsverord. van 12 Dec. 1936 (JC 1937 No 8, extra bijv. No 6) vermeldt in art. 1, sub 13, ten onrechte dat deze verord. is vastgesteld op 30 Maart 1930.

10. Banka en Onderhorigheden.[111]

*a*. Verordening regelende het toezicht op mechanisch voortbewogen en gesleepte schepen, gebezigd voor het op reden, rivieren en binnenwateren vervoeren van personen, goederen en/of dieren in de residentie Banka en Onderhorigheden, genaamd 'Binnenschepenverordening residentie Banka en Onderhorigheden', vastgesteld door de Resident van B. en O. dd. 10 Juli 1931 (JC 1931 No 103, extra bijv. No 54).

Hier zijn bevoegd verklaard tot opsporing van strafbare feiten o.m. de bhms, de gezaghebbers der schepen van de DPN, de inspecterende ambtenaren en de technische experts van de DP.

*b*. Verordening op de verhuur en het gebruik van vaartuigen bestemd voor het vervoer van personen en goederen ter rede van Muntok, genaamd 'Prauwenkeur Muntok', vastgesteld door de Resident van R. en O. dd. 8 Jan. 1936 (JC 1936 No 8, extra bijv. No 7).

11. Westerafdeling van Borneo.
Verordening regelende het toezicht op mechanisch voortbewogen schepen, gebezigd voor het op reden, rivieren en binnenwateren vervoeren van personen, goederen en/of dieren in de residentie Westerafdeling van Borneo, genaamd 'Binnenschepenverordening residentie Westerafdeling van Borneo', vastgesteld door de Resident van de W.v.B. dd. 5 Febr. 1931 (JC 1932 No 87, extra bijv. No 41).

Ook hier zijn belast met de opsporing van strafbare feiten de personen hierboven genoemd sub 10*a*.

12. Zuider- en Oosterafdeling van Borneo.

*a*. Reglement op de uitoefening van het tambanganbedrijf in de gemeente Bandjermasin, vastgesteld door de Gemeenteraad van Bandjermasin dd. 29 Sept. 1919 (JC 1921 No 64, extra bijv. No 16).

[111] Bij de ord. in St 1932 No 565 werd de assistent-residentie Billiton als zelfstandig gewest opgeheven en het gebied daarvan toegevoegd aan de residentie Bangka en Onderhorigheden, met bepaling, dat de voor deze voormalige assistent-residentie geldende regelingen voorlopig van kracht bleven, zolang niet anders werd bepaald. Bij de 'Intrekkingsverordening Billitonkeuren', vastgesteld door de Resident van B. en O. dd. 10 Dec. 1936 (JC 1937 No 9, extra bijv. No 7) werd bepaald, dat de ingevolge de ord. in St 1932 No 565 voorlopig gehandhaafde gewestelijke keuren en reglementen van politie, tegen welker overtreding straf is bedreigd, vastgesteld voor het voormalig gewest, de assistent-residentie Billiton, worden ingetrokken, terwijl de voor de residentie B. en O. geldende gewestelijke verordeningen en keuren van politie, tegen welker overtreding straf is bedreigd, van toepassing zijn voor de afdeling Billiton van dat gewest.

*b*. Verordening regelende het toezicht op mechanisch voortbewogen en gesleepte schepen, gebezigd voor het op reden, rivieren en binnenwateren vervoeren van personen, goederen en/of dieren in de residentie Zuider- en Oosterafdeling van Borneo, genaamd 'Binnenschepenverordening Zuider- en Oosterafdeling van Borneo', vastgesteld door de Resident der Z. en O.-afd.v.B. dd.21 Jan.1930 (JC 1930 No 69, extra bijv. No 43), gewijzigd bij besluit dd.9 Juli 1931 (JC 1931 No 89, extra bijv. No 47) en dd. 16 Jan.1941 (JC 1941 No 11) extra bijv. No 9).[112]

Tot opsporing van de strafbare feiten zijn bevoegd verklaard o.m. de personen hierboven genoemd sub 10 *a*.

*c*. Verordening regelende het toezicht op vaartuigen voortbewogen door riemen, gebezigd voor het vervoer van goederen op de rede van Bandjermasin, genaamd 'Bandjermasin prauwenverordening', vastgesteld door de Gemeenteraad van Bandjermasin dd. 28 Dec.1933 (JC 1934 No 15, extra bijv. No 14).

Tot opsporing der strafbare feiten is mede bevoegd verklaard de havenmeester te Bandjermasin.

*d*. Verordening tot bevordering van netheid, zindelijkheid, veiligheid en orde in de residentie Zuider- en Oosterafdeling van Borneo, genaamd 'Gewestelijke Ordekeur', vastgesteld door de Resident der Z. en O.-afd.v.B. dd.27 Oct.1936 (JC 1937 No 6, extra bijv. No 4).

Hoofdstuk 5 hiervan bevat bepalingen op de uitoefening van het tambanganbedrijf.

13. Manado.

*a*. Verordening regelende het toezicht op mechanisch voortbewogen schepen, gebezigd voor het op reden, rivieren en binnenwa-

[112] Bij Verordening van de Gemeenteraad van Bandjermasin van 29 Aug.1933 (JC 1933 No 91, extra bijv. No 61), werd deze Binnenschepenverordening Zuider- en Oosterafdeling van Borneo van kracht verklaard voor de gemeente Bandjarmasin.
In de hv van de Gemeenteraad van Bandjarmasin van 9 Juli 1935 (JC 1935 No 64, extra bijv. No 49) werd deze Binnenschepenver. genoemd. Dit betekende, dat de toepasselijkheid daarvan voor het gebied van de Gemeenteraad van Bandjarmasin werd gehandhaafd.
In de hv van 20 Juni 1940 (JC 1940 No 88, extra bijv. No 72) wordt deze Binnenschepenver. niet genoemd. Dit betekent, dat zij niet meer van kracht is voor het gebied van de Gemeenteraad van Bandjarmasin.
Wat hiervan de reden is, is onbekend. M.i. is hier sprake van een omissie.

teren vervoeren van personen, goederen en/of dieren in de residentie Manado, met uitzondering van het ressort van de plaatselijke raad van de Minahassa, genaamd 'Binnenschepenverordening Manado', vastgesteld door de Resident van Manado, dd. 7 Mei 1930 (JC 1930 No 48, extra bijv. No 32), gewijzigd bij besluit dd. 20 Aug. 1931 (JC 1932 No 7, extra bijv. No 4) en dd. 15 Maart 1940 (JC 1940 No 32, extra bijv. No 23).

Tot opsporing der strafbare feiten zijn bevoegd verklaard de personen hierboven genoemd sub 10 *a*.

*b*. Verordening op het ingebruiknemen en het verhuren van tambangans tot vervoer van personen en goederen op alle reden in het ressort van de Minahassaraad, genaamd 'Minahassaraad tambanganverordening', vastgesteld door de Minahassaraad dd. 7 Aug. 1930 (JC 1930 No 104, extra bijv. No 58).

*c*. Verordening regelende het toezicht op mechanisch voortbewogen schepen, gebezigd voor het op reden, rivieren en binnenwateren vervoeren van personen, goederen en/of dieren in de Minahassa, genaamd 'Binnenschepenverordening Minahassa', vastgesteld door de Minahassaraad dd. 29 Dec. 1931 (JC 1932 No 24, extra bijv. No 13), gewijzigd bij besluit dd. 20 Febr. 1940 (JC 1940 No 33, extra bijv. No 24).

Ook hier zijn belast met het opsporen van strafbare feiten de personen hierboven genoemd sub 10*a*.

14. Celebes en Onderhorigheden.
Verordening regelende het toezicht op mechanisch voortbewogen schepen, gebezigd voor het op reden, rivieren en binnenwateren vervoeren van personen, goederen en/of dieren in het gouvernement Celebes en Onderhorigheden, genaamd 'Binnenschepenverordening Celebes en Onderhorigheden', vastgesteld door de Gouverneur van C. en O. dd. 10 Dec. 1932 (JC 1933 No 26, extra bijv. No 20).

Hier zijn bevoegd verklaard tot opsporing der strafbare feiten o.m. de personen hierboven sub 8 genoemd.

15. Molukken.
*a*. Verordening op het gebruik van prauwen en tambangans in de afdeling Banda, vastgesteld door de Resident van Amboina, dd. 23 Sept. 1891 (JC 1891 No 86).

*b*. Verordening regelende het toezicht op mechanisch voortbewogen schepen, gebezigd voor het op reden, rivieren en binnenwateren vervoeren van personen, goederen en/of dieren in het rechtstreeks bestuurd gebied van het gouvernement der Molukken

buiten het ressort van de Ambonraad genaamd 'Binnenschepenverordening voor de Molukken', vastgesteld door de Gouverneur der M. dd. 18 Maart 1932 (JC 1932 No 34, extra bijv. No 18).

Hier zijn bevoegd verklaard tot opsporing der strafbare feiten o.m. de personen hierboven genoemd sub 10 *a*.

16. West-Java.[113]

Verordening op het ingebruiknemen en het verhuren van vaartuigen tot het vervoer van personen in enkele gedeelten van de Stadsgemeente Batavia, vastgesteld door de gemeenteraad van Batavia dd. 18 Mei 1925 (JC 1925 No 83, extra bijv. No 21), gewijzigd bij de verord. dd. 28 April 1930 (Prov. Blad West-Java van 2 Juni 1930 No 7, bijv. No 9), genaamd 'Bataviaasch Tambanganreglement 1925'.

Bemoeienissen zijn opgedragen aan de hm van Tg. Priok, die mede belast is met het toezicht op de naleving en met het opsporen van overtredingen dezer verord..

17. Oost-Java.

*a*. Verordening regelende het toezicht op mechanisch voortbewogen schepen, gesleepte schepen en laadvaartuigen van het z.g. tjunia model, gebezigd voor het vervoeren van personen, goederen en/of dieren op reden, rivieren en binnenwateren in de Provincie Oost-Java, genaamd 'Binnenschepenverordening Provincie Oost-Java', vastgesteld door de Provinciale Raad van Oost-Java dd. 11 Aug. 1933 (Prov. Blad Oost-Java 1933, Bijv. Serie A No 14), gewijzigd dd. 23 Maart 1934 (Prov. Blad Oost-Java 1934, Bijv. Serie A No 3), en dd. 28 Nov. 1934 (Prov. Blad Oost-Java 1934, Bijv. Serie A No 17).[113a]

[113] Door de DP is ontworpen een Binnenschepenverordening Kota Pradja Djakarta. Deze zal worden vastgesteld door de Menteri Perhubungan, die terzake de bevoegdheid ontleent aan art. 2, lid 1, van de Binnenschepenord.. De daar bedoelde bevoegdheid van de GG is overgegaan op deze minister.

[113a] Door de Gemeenteraad van Surabaja werd dd. 11 Febr. 1926 (JC 1926 No 42, extra bijv. No 36) vastgesteld de Verordening op het toezicht op stoomvaartuigen van minder dan 25 $M^3$ netto inhoud en uitsluitend gebezigd voor de vaart op rivieren en binnenwateren, gewijzigd dd. 17 Nov. 1926 (JC 1926 No 100, extra bijv. No 86). In deze verord. waren bemoeienissen opgedragen aan de havenmeester te Surabaja.

Bij besluit van de Dewan Perwakilan Rakjat Daerah Sementara Kota Besar Surabaja (Gemeenteraad van Surabaja) van 29 Mei 1953 werd deze verord. ingetrokken. In het betrekkelijke voorstel van de Dewan Pemerintah (college van dagelijks bestuur) van 9 Mei 1953

Met het toezicht op de naleving van de door deze verord. gestelde eisen zijn o.m. belast de bhms en de dd.hms.

Als deskundigen zijn door de Prov.Raad bij besluit dd. 23 Maart 1934 No W3/3/3 aangewezen de bhms, de technische experts bij de DP, de gezaghebbers der schepen van de DPN en de gezagvoerders der schepen van de Bebakening en Kustverlichting.

Met de opsporing der overtredingen zijn mede belast de met

No 4109/23 (Lembaran Kota Besar Surabaja No 51/1953) aan genoemde raad wordt als grond daartoe aangevoerd, dat deze verord. krachteloos is geworden door de 'Binnenschepenverordening Provincie Oost-Java', vastgesteld dd.11 Aug.1933, aangezien deze laatste een materie inhoudt welke gelijk is aan die van de verord. van de gemeenteraad en bovendien deze provinciale verord. voor het gehele gebied van de Provincie Oost-Java geldt. Op grond hiervan is voorgesteld deze verord. ook formeel te doen vervallen.
Deze beweerde krachteloosheid der verord. van de stadsgemeenteraad is onjuist. Door de Dewan Pemerintah is over het hoofd gezien de bijzondere regeling in de artt. 1 en 2 van de Binnenschepen-ordonnantie-1927, nl.:dat waar toezicht op de binnenschepen in het ressort van een provincie of van een locale raad nodig wordt geoordeeld, worden, voorzover door de GG (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) daarin niet is of wordt voorzien, de regelen betreffende dit toezicht vastgesteld in een provincie door de prov. raad en in het ressort van een locale raad door deze (de locale raad van Surabaja is ingevolge de ord. in St 1928 No 504 omgevormd tot de stadsgemeenteraad).
De onderhavige verord. van de provinciale raad en van de stadsgemeenteraad vinden hun wettelijke grondslag in deze artt. van de Binnenschepen-ord.; Uit art.2 daarvan blijkt duidelijk, dat, behoudens de bedoelde bevoegdheid van de Menteri Perhubungan (KDP))voor het gebied van de provincie, d.w.z. de provincie minus het gebied van de stadsgemeente, uitsluitend de prov. raad bevoegd is de regelen te stellen en voor het ressort van de stadsgemeente uitsluitend de gemeenteraad. Het is derhalve irrelevant of de prov.verord.; zoals in casu, een onderwerp regelt waarin reeds door de stadsgemeenteraad was voorzien. Hier kan de regeling van de provincie aan die van stadsgemeente niet tekort doen.(Zie art. 75 lid 2 Stadsgemeenteord.)
Door de gesignaleerde omissie van de Dewan Pemerintah, met daarop gevolgde intrekking der verord.,is er ten aanzien van deze materie een vacuum ontstaan voorzover betreft het territoir van de stadsgemeente. Aan deze ongewenste toestand kan op 3 manieren een einde worden gemaakt: 1e. doordat terzake een voorziening wordt getroffen door de Menteri Perhubungan(KDP); 2e.;doordat de gemeenteraad een nieuwe verord.;in het leven roept, gelijk aan die welke thans is ingetrokken; 3e.;doordat de gemeenteraad besluit de Binnenschepenverord.;Provincie Oost-Java van kracht te verklaren voor het territoir der stadsgemeente.)

het toezicht belaste ambtenaren, de gezaghebbers der schepen van de DPN, zomede de inspecterende ambtenaren en de technische experts van de DP.

*b*. Verordening regelende het toezicht op het gebruik van vaartuigen, welke door middel van zeilen, riemen of pagaaien worden voortbewogen en bestemd zijn voor het vervoeren van personen, goederen, dieren, water en vis op reden in de Provincie Oost-Java, genaamd 'Redevaartuigenverordening Provincie Oost-Java', vastgesteld door de Provinciale Raad van Oost-Java dd. 28 Nov. 1934 (Prov. Blad Oost-Java 1934, Bijv. Serie A No 17).

Aan de hm zijn bemoeienissen opgedragen. Met het toezicht zijn belast de bhms, de dd. hms en de dd. ohms. Met het opsporen van overtredingen zijn mede belast de met het toezicht belaste ambtenaren.

18. Bali en Lombok.

*a*. Verordening regelende het toezicht op mechanisch voortbewogen schepen, gebezigd voor het op reden, rivieren en binnenwateren vervoeren van personen, goederen en/of dieren in de residentie Bali en Lombok genaamd 'Binnenschepenverordening residentie Bali en Lombok', vastgesteld door de Resident van B. en L. dd. 15 Juni 1932 (JC 1932 No 68, extra bijv. No 30).

Bevoegd tot het opsporen van de strafbare feiten zijn verklaard o.m. de personen hierboven genoemd sub 10 *a*.

*b*. Bepalingen betreffende de verhuur en het gebruik van vaartuigen voor het vervoer van personen en goederen ter rede van Boeleleng, Benoa en Padangbaai, genaamd 'Prauwenkeur Boeleleng, Benoa en Padangbaai', vastgesteld door de Resident van B. en L. dd. 21 Juni 1935 (JC 1935 No 59, extra bijv. No 45).

Aan de dd. hm in deze 3 plaatsen zijn bemoeienissen opgedragen.

Deze keur is van kracht in het voormalig ressort Karangasem.

Zie verord. van de Resident van B. en L. dd. 31 Oct. 1939, art. 1, sub 10 (JC 1940 No 7, extra bijv. No 6).

19. Timor en Onderhorigheden.

Verordening regelende het toezicht op mechanisch voortbewogen schepen, gesleepte schepen en laadvaartuigen van het z.g. tjunia-model, gebezigd voor het vervoeren van personen, goederen en/of dieren op reden, rivieren en binnenwateren in de residentie Timor en Onderhorigheden, genaamd 'Binnenschepenverordening Residentie Timor en Onderhorigheden', vastgesteld door de Resident van T. en O. dd. 15 Juni 1938 (JC 1938 No 57, extra bijv. No 40).

Belast met de opsporing van de strafbare feiten zijn de hms,

de gezaghebbers der schepen van de DPN, zomede de inspecterende ambtenaren en de technische experts van de DP.

In het bovenstaande zijn derhalve opgesomd de regelingen als bedoeld in art. 2, lid 5 a, van de SO en in art. 2 van de Binnenschepen-ord. Zij betreffen het vervoer van personen, goederen en/of dieren.

Bovendien bestaan er een aantal regelingen o.m. van Hoofden van Gewestelijk Bestuur en van Locale Raden, die betrekking hebben op de scheepvaart, n.l. betreffende het bevaren van bepaalde wateren, de bescherming van telegraafkabels door het stellen van een ankerverbod, e.d. In enige hiervan zijn de hms mede belast met het toezicht op de handhaving dezer voorschriften en zijn zij, soms met andere ambtenaren van de DP, belast met de opsporing van de strafbare feiten.

Volledigheidshalve zullen hieronder al deze regelingen worden opgesomd; residentie gewijs.

Wat betreft de geldigheid van de verordeningen betreffende de bescherming van onderzeese kabels en pijpleidingen, wordt gewezen op de meergenoemde reg.ver. in St 1940 No 548, welke dient ter uitvoering van de Kringen-ord. 1939.

Van deze reg.ver. luidt art. 1:

' (1) Het is den gezagvoerder van een schip of vaartuig of dengene, die als zodanig optreedt, verboden te ankeren, met krabbend anker te drijven of te varen, dan wel enige manoeuvre uit te voeren of enige handeling te verrichten, welke beschadiging van onderzeesche kabels of pijpleidingen ten gevolge kan hebben, in de in artikel 2 dezer verordening omschreven zeegebieden.

(2) Het is den gezagvoerder van een schip of vaartuig of dengene, die als zodanig optreedt, verboden in de in artikel 2 omschreven zeegebieden te drijven of te varen, indien het anker of de ankers van zijn schip of vaartuig niet duidelijk zichtbaar boven water zijn.

(3) Het is verboden, in de in artikel 2 omschreven zeegebieden de visscherij uit te oefenen op zodanige wijze, dat beschadiging van onderzeesche kabels of pijpleidingen daarvan het gevolg kan zijn.'

In art. 2, lid 2, van de ord. houdende bepalingen tot regeling der wetgevende bevoegdheid van de ambtenaren met het hoogste gewestelijke gezag bekleed (St 1858 No 17); art. 64, lid 3, van de

Provincie-ordonnantie; art. 75, lid 2, van de Stadsgemeente-ordonnantie; art. 56, lid 2, van de Stadsgemeente-ordonnantie buitengewesten en art. 12, lid 3, van het Decentralisatiebesluit (St 1905 No 137) is bepaald, dat de door de daar bedoelde instanties, zijnde respect., het hoofd van gewestelijk bestuur, de provinciale raad, de stadsgemeenteraad op Java en Madoera, de stadsgemeenteraad in de buitengewesten en de locale raad, vastgestelde verordeningen van rechtswege ophouden te gelden, wanneer in het onderwerp dier bepalingen wordt voorzien door een algemene verordening.

De lagere verordening houdt niet op in haar geheel van kracht te zijn, zodra een algemene verordening op het daarin behandelde onderwerp mocht ingaan, maar enkel vervallen van rechtswege de voorschriften, inhoudende punten, welke in de latere algemene verordening, in casu de reg. ver. in St 1940 No 548, regeling vinden, terwijl de overige voorschriften hun geldingskracht behouden. Een intrekking van die bepalingen, welke ophielden van kracht te zijn, is dan ook rechtens onnodig; voor de duidelijkheid evenwel niet ongewenst.[114]

Ter beantwoording van de vraag of de hieronder opgesomde verordeningen betreffende bescherming van onderzeese kabels en pijplei-

114 Prof. Mr Ph. Kleintjes, Staatsinstellingen van Ned.-Indie, deel 2, 6e uitgave, bladz. 107, 132 en 164.
Vermelding verdient de verord.: van de Prov. Raad van Midden-Java van 26 Febr. 1941 (Prov. Blad M-J 1941, Bijv. Serie A No 1), waarbij werd ingetrokken de verord. tot bescherming van de telefoonkabel tussen Tjilatjap en Noesakambangan.
In de toelichting op het ontwerp dezer intrekkingsverord. (Prov. Blad M-J.: 12e jaargang (1941) No 1, bladz. 18) is vermeld:
'1. Het College van Gedeputeerden heeft de eer Uw Raad mede te de-
'len, dat ter uitvoering van artikel 21 der 'Territoriale zee en
'maritieme kringen-ordonnantie 1939' (Staatsblad No 442) kort ge-
'leden een regeringsverordening is vastgesteld, welke in Staats-
'blad 1940 No 548 is afgekondigd en op 14 December 1940 in werking
'is getreden.;
'2. Artikel 1 jo artikel 2 sub E van die regeringsverordening be-
'treft hetzelfde onderwerp als de door Uw Raad op 26 Maart 1936
'vastgestelde 'Verordening tot bescherming van den telefoonkabel
'tussen Tjilatjap en Noesakambangan'.
'3. Ingevolge artikel 64 lid 3 der Provincie-ordonnantie heeft der-
'halve deze provinciale verordening met ingang van 14 December
'1940 opgehouden te gelden. Niettemin verdient het naar het oordeel
'van ons College aanbeveling de meergenoemde provinciale verorde-
'ning voor de goede orde alsnog uitdrukkelijk in te trekken.'

dingen van rechtswege hebben opgehouden te gelden, dient te worden nagegaan of in deze verordeningen punten zijn welke in de reg.ver. in St 1940 No 548 regeling vinden. Deze punten zijn van rechtswege vervallen, doch die welke in deze reg.ver. geen regeling vinden behouden hun geldingskracht.

1. Atjeh en Onderhorigheden.

*a*. Verordening omtrent het in de vaart brengen van vaartuigen in de wateren van de Afdeling Groot-Atjeh, vastgesteld door de Gouverneur van Atjeh en Onderh. dd.5 Sept.1881 (JC 1881 No 81).

In art.1 dezer verord. is bepaald, dat vaartuigen behorende aan particulieren, en metende minder dan 4 last of 8 tonnen, moeten, zo zij niet reeds krachtens het KB in St 1874 No 113 voorzien dienen te zijn van een jaarpas, gemerkt, geregistreerd en in het bezit zijn van een jaarpas, zodra zij zich langs de kusten van de Afd.Groot-Atjeh of buiten de rede van Olehleh bewegen.

Dit KB, betreffende de nationaliteitsbewijzen, werd ingetrokken bij en vervangen door het ZSB. Art.1a van de ZSV zondert bepaalde categorieën zeeschepen uit van de verplichting tot het vertonen van een nationaliteitsbewijs als bedoeld in art.2, lid 1, van de ZSO. Hier zijn niet uitgezonderd schepen thuis behorende in het gewest Atjeh en Onderh.. Op grond hiervan moeten alle daar thuis behorende zeeschepen een dergelijk nationaliteitsbewijs hebben. Derhalve heeft de onderhavige verord. van 1881 geen effect meer. Zij is een dode letter geworden, zodat zij ook formeel kan vervallen.

*b*. Verordening op het ankeren van schepen en vaartuigen in de nabijheid der zeetelegraafkabels ter rede Tapatoean,vastgesteld door de Civiel en Militair Gouverneur van Atjeh en Onderh. dd. 16 April 1918 (JC 1918 No 70).

*c*. Verordening op het ankeren van schepen en vaartuigen in de nabijheid van de zeetelegraafkabel ter reden van Oelee-Lheue, genaamd 'Zeetelegraafkabelkeur voor de rede van Oelee-Lheue', vastgesteld door de Gouverneur van Atjeh en Onderh. dd.15 April 1921 (JC 1921 No 40).

2. Oostkust van Sumatra.

*a*. Gouvernementsbesluit van 16 Maart 1899 (St 1899 No 114), houdende verbodsbepalingen tegen het plaatsen van visgerei in de loodsmansvaarwaters der Aroe-baai, binnen het betonde gedeelte der vaarwaters, en in een gedeelte der Balbalan rivier.

Aan de hm zijn bevoegdheden toegekend.

Voor de handhaving der strafbepaling zie Invoeringsverord. WvS (St 1917 No 497) art. 6, sub 110.

Zie ook art. 15, lid 1, van de Loodsdienstord., waarin is bepaald, dat het is verboden in loodsmansvaarwaters op door of namens de GG (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) aan te wijzen plaatsen vissersstaken of andere scheepvaarthindernissen te plaatsen.

*b*. Keur op het bevaren van de Langkat-, Babalan-, Besitang-, Salahadji-, Asahan- en Siakrivieren, zomede op het uitbouwen buiten de oeverlijn dier rivieren, genaamd 'Riviervaartkeur', vastgesteld door de Resident der Oostkust van Sumatra dd. 11 Sept. 1906 (JC 1906 No 77), jo de verord. van de Plaatselijke Raad van het Cultuurgebied der Oostkust van Sumatra dd. 25 Juni 1923 (JC 1923 No 56, extra bijv. No 14).

Belast met de opsporing der strafbare feiten zijn o.m. de ambtenaren van de haven- en loodsdienst der in deze verord. genoemde rivieren.

*c*. Verordening tot bescherming en ter voorkoming van beschadiging van telegraaf- en telefoonkabels binnen het Cultuurgebied der Oostkust van Sumatra gelegen rivieren, zeearmen en binnenwateren snijdende, genaamd 'Kabelverordening', vastgesteld door de Plaatselijke Raad van het Cultuurgebied der Oostkust van Sumatra dd. 17 Juni 1912 (JC 1912 No 68, extra bijv. No 17).

*d*. Verordening op het bevaren van de Asahanrivier, bovenstrooms van de monding van de Lobarivier, met houtvlotten, genaamd 'Houtvlotverordening Asahanrivier', vastgesteld door de Plaatselijke Raad van het Cultuurgebied der Oostkust van Sumatra dd. 15 Jan. 1923 (JC 1923 No 12, extra bijv. No 3).

*e*. Verordening betreffende de oprichting van visserij-staketsels in het Belawanvaarwater, genaamd 'Visserijstaketselverordening Belawanvaarwater,' vastgesteld door de Plaatselijke Raad van het Cultuurgebied der Oostkust van Sumatra dd. 22 April 1929 (JC 1929 No 54, extra bijv. No 40), gewijzigd bij besluit dd. 28 Juli 1930 (JC 1930 No 67, extra bijv. No 41).

Aan de hm zijn bemoeienissen opgedragen. Belast zijn met de opsporing der strafbare feiten o.m. de hm van Belawan en de loodsen.

*f*. Verordening betreffende de oprichting en de registratie van visserijstaketsels in de Afdeling Asahan, genaamd 'Visserijsta-

ketselverordening Asahan', vastgesteld door de Plaatselijke Raad van het Cultuurgebied der Oostkust van Sumatra dd. 20 April 1932 (JC 1933 No 25, extra bijv. No 19), gewijzigd bij besluit dd. 21 Juni 1933 (JC 1933 No 54, extra bijv. No 37).

Aan de hm te Tandjong Balei zijn bemoeienissen opgedragen.

Met het toezicht op de naleving van de bepalingen dezer verord. en met de opsporing van strafbare feiten zijn o.m. belast de ambtenaren van de DP.

g. Keur op de oprichting, de registratie en de opruiming van visserijstaketsels in de Afdeling Bengkalis, zomede op de huisvesting en geneeskundige behandeling van de werklieden, werkzaam in de visserij middels visserijstaketsels in die afdeling en op enige maatregelen ter vergemakkelijking van het politioneel toezicht op de visserijstaketsels, de daarbij behorende arbeidersverblijven en werkplaatsen en op de hogergenoemde werklieden zelf, genaamd 'Bengkalis Visserijkeur 1934', vastgesteld door de Gouverneur van de Oostkust van Sumatra dd. 23 Jan. 1934 (JC 1934 No 13, extra bijv. No 12).

Hier zijn belast met het toezicht op de naleving van de voorschriften dezer verord. en met de opsporing van de overtredingen der door haar strafbaar gestelde feiten o.m. de ambtenaren van de DP.

3. Djambi.

*a*. Verordening op het geven van geluidseinen door stoomschepen, stoomsloepen, motorboten en andere vervoermiddelen te water in de Residentie Djambi, genaamd 'Signalenkeur Djambi', vastgesteld door de Resident van Djambi dd. 18 Mei 1931 (JC 1931 No 63, extra bijv. No 36).

Aan de hm zijn bemoeienissen opgedragen.

*b*. Verordening betreffende de oprichting en de registratie van Visserijstaketsels in de Onderafdeling Djambi, genaamd 'Visserijstaketselverordening Djambi', vastgesteld door de Resident van Djambi dd. 6 Juni 1933 (JC 1933 No 73, extra bijv. No 47).

Met het toezicht op de naleving der voorschriften van deze verord. en met de opsporing van overtredingen daarvan zijn o.m. bevoegd verklaard de ambtenaren van de DP.

4. Palembang.

*a*. Verordening ter bescherming van de oliebuisleidingen met een daarbij aan te leggen telefoonkabel in de Moesirivier, vastgesteld door de Resident van Palembang dd. 2 Oct. 1929 (JC 1930 No 3, extra bijv. No 2).

Hierin zijn de hm bevoegdheden toegekend. Met de opsporing van de strafbare feiten zijn o.m. belast de ambtenaren en beambten van de haven- en loodsdienst te Palembang.

*b*. Verordening op het leggen van kabels en buizen in de door de gemeente Palembang lopende rivieren, en tot bescherming van die kabels en buizen, genaamd 'Palembangse Rivierkabelbeschermingsverordening', vastgesteld door de Gemeenteraad van Palembang dd. 19 Febr. 1936 (JC 1936 No 26, extra bijv. No 21).

De hm zijn bevoegdheden toegekend en is belast met de opsporing van de strafbare feiten.

5. Lampongse Districten.
Verordening houdende verbodsbepalingen tot beveiliging van de telegraafkabel tussen Kalianda en Anjer, vastgesteld door de Resident der Lampongse Districten dd. 17 Nov. 1889 (JC 1889 No 93).
Hierin worden bevoegdheden toegekend aan de havenpolitie (hm).

6. Riouw en Onderhorigheden.
*a*. Keur op het gebruik van vaartuigen in de Residentie Riouw en Onderhorigheden, genoemd in art. 1, letter *d*, *e* en *f*, van het KB in St 1905 No 316, vastgesteld door de Resident van Riouw en Onderh. dd. 31 Dec. 1906 (JC 1907 Nos 28 en 29)[115], gewijzigd bij besluit dd. 28 Sept. 1908 (JC 1908 Nos 88 en 89) en dd. 1 Dec. 1908 (JC 1909 Nos 15 en 16).

Het KB in St 1905 No 316 hield in een hernieuwde bekendmaking van het KB in St 1874 No 113, betreffende de nationaliteitsbewijzen van schepen.

Art. 1 bepaalde, dat alle zeeschepen moesten zijn voorzien van een zeebrief of jaarpas, met uitzondering van:

*a*.

*b*.

*c*.

*d*. vissersvaartuigen, uitsluitend tot het vangen van vis, tripang en schelpdieren, of tot het vervoeren van deze en andere zeeproducten gebezigd wordende;

*e*. binnenschepen, die bij uitzondering buiten de tonnen varen;

*f*. vaartuigen, ten hoogste 7,5 $M^3$ metende.

[115] De Herzieningsverord. van 1 Mei 1936 (JC 1936 No 45, extra bijv. No 31), noemt deze verord. sub 5, doch vermeldt foutief, dat de bekendmaking heeft plaats gehad in de JC van 5 April 1907 No 27 en van 9 April 1907 No 28. Dit is ten rechte de JC van 9 April 1907 No 28 en van 12 April 1907 No 29.

De onderhavige keur bepaalt, dat deze sub *d, e* en *f* bedoelde schepen ten politiekantore moeten worden geregistreerd.

Het KB van 1874 werd ingetrokken bij en vervangen door het ZSB. Art. 1a van de ZSV zondert bepaalde categorieën zeeschepen uit van de verplichting tot het vertonen van een nationaliteitsbewijs als bedoeld in art. 2, lid 1, van de ZSO. Hier zijn niet uitgezonderd schepen thuis behorende in het gewest Riouw en Onderh. Op grond hiervan moeten alle daar thuis behorende zeeschepen een dergelijk nationaliteitsbewijs hebben. Derhalve heeft de onderhavige keur van 1905 geen effect meer. Zij is een dode letter geworden, zodat zij ook formeel kan vervallen.

*b.* Verordening op het plaatsen van vistuigen langs de kust en in de voor de scheepvaart geschikte rivieren, baaien en zeestraten in de Residentie Riouw en Onderh., vastgesteld door de Resident van Riouw en Onderh. dd. 7 Maart 1935 (JC 1935 No 37, extra bijv. No 27).

Hierin is de hm te Tandjong Pinang bemoeienis opgedragen. Belast met de opsporing van de strafbare feiten zijn o.m. de hms, de ohms, de dd. hms, de dd. ohms, de gezaghebbers der schepen van de DPN, de gezagvoerders der schepen van de Bebakening en Kustverlichting en de djoeragans van 's Lands vaartuigen.

7. Banka en Onderhorigheden.
Verordening op het gebruik der getij- of vluchthaven te Muntok, vastgesteld door de Resident van Banka en Onderhorigheden dd. 6 Febr. 1919 (JC 1919 No 36), gewijzigd dd. 15 Maart 1928 (JC 1928 No 52).

Hierin zijn bemoeienissen opgedragen aan de hm.

8. Westerafdeling van Borneo.
*a.* Verordening op het plaatsen van sero's en ander visserstuig binnen de grenzen der vaarwaters leidende van Pontianak naar de rede, vastgesteld door de Resident der Westerafd. van Borneo dd. 30 Nov. 1880 (JC 1880 No 102), gewijzigd bij besluit dd. 16 April 1915 (JC 1915 No 41).

*b.* Verordening op het plaatsen van sero's en ander visserstuig binnen de grenzen van het vaarwater op de reden van Pemangkat en in de monding van de Sambasrivier, vastgesteld door de Resident der Westerafd. van Borneo dd. 17 Juli 1901 (JC 1901 Nos 59 en 60).

*c.* Verordening tot bescherming en ter voorkoming van beschadiging van de beide telefoonkabels tussen de oevers der Kapoeasrivier ter hoofdplaats Pontianak, genaamd 'Kabelkeur', vastge-

steld door de Resident der Westerafd. van Borneo dd 20 Febr 1913 (JC 1913 No 56), gewijzigd bij besluit dd 26 Sept 1932 (JC 1933 No 7, extra bijv. No 5)en daarbij tevens toepasselijk verklaard op de Simpang- en Pawanrivier.

Aan de hm te Pontianak, de dd.hm te Soekadana en de dd.hm te Ketapang zijn bevoegdheden toegekend.

*d.* Verordening op het plaatsen van visserijstaketsels in en nabij de baai van Telok Soeak, genaamd 'Visserijstaketsels-verordening Telok Soeak', vastgesteld door de Resident der Westerafd.van Borneo dd.3 Oct.1933 (JC 1933 No 90,extra bijv. No 60).

Bevoegd zijn verklaard tot opsporing der strafbare feiten o.m. de hms en hun wettige vervangers, zomede de djoeragans der gewest.vaartuigen.

9. Zuider- en Oosterafdeling van Borneo.

*a.* Gouvernementsbesluit van 16 Maart 1899(St 1899 No 114), houdende verbodsbepalingen tegen het plaatsen van visgerei in de toegangen tot en in de Balikpapan-baai, op meer diepte dan drie vademen met springlaagwater, benevens in de loodsmansvaarwaters van Koetei en in een gedeelte van de Koetei rivier tot aan Tengaron.

Aan de hm zijn bevoegdheden toegekend.

Voor de handhaving der strafbepalingen zie Invoeringsverord. WvS (St 1917 No 497),art.6, sub 110.

Zie ook art.15, lid 1, van de Loodsdienstord., waarin is bepaald, dat het is verboden in loodsmansvaarwaters op door of namens de GG (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) aan te wijzen plaatsen vissersstaken of andere scheepvaarthindernissen te plaatsen.

*b.* Keur ter bescherming van de telegraafkabel Sitoebondo-Bandjermasin, voorzover hij in de Residentie Z. en O. afd. van Borneo ligt, genaamd 'Bandjermasin kabelkeur', vastgesteld door de Resident der Zuider- en Oosterafdeling van Borneo dd.7 Jan. 1904 (JC 1904 No 23), gewijzigd bij besluit dd.3 April 1912 (JC 1912 No 45), dd.18 Aug.1923 (JC 1923 No 78) en dd 12 Nov.1926 (JC 1926 No 101, extra bijv. No 87).

*c.* Verordening op het geven van signalen door stoomschepen in de Residentie Z. en O. afd. van Borneo, genaamd 'Signalenkeur', vastgesteld door de Resident der Z. en O. afd. van Borneo dd. 23 Maart 1911 (JC 1911 No 35).

*d.* Verordening op het bevaren der Serapat- en Klampankanalen,

genaamd 'Serapat Klampan-keur', vastgesteld door de Resident der Z. en O. afd. van Borneo dd. 17 Juli 1917 (JC 1917 No 66).

*e*. Keur ter bescherming van de telegraafkabel in Straat Laoet, genaamd 'Poeloe-Laoet-kabelkeur', vastgesteld door de Resident der Z. en O. afd. van Borneo dd. 27 Juni 1919 (JC 1919 No 51).

*f*. Verordening tot wijziging van de Keur ter bescherming van de telegraafkabel Sitoebondo-Bandjermasin, voorzover hij in de Residentie Zuider- en Oosterafdeling van Borneo ligt, vastgesteld door de Gemeenteraad van Bandjermasin dd. 18 Febr. 1922 (JC 1922 No 68, extra bijv. No 17).

*g*. Verordening op het vissen en ankeren in de baai van Balikpapan, genaamd 'Balikpapan kabelkeur', vastgesteld door de Resident der Z. en O. afd. van Borneo dd. 30 Juni 1925 (JC 1925 No 57).

*h*. Verordening op het bevaren van de beneden Martapoerarivier, genaamd 'Beneden Martapoera-rivier-verordening', vastgesteld door de Gemeenteraad van Bandjermasin dd. 17 Dec. 1925 (JC 1926 No 14, extra bijv. No 14).

*i*. Verordening op het bevaren van de Kleine Kali der Moeara Bajor in de Afd. Samarinda, vastgesteld door de Resident der Z. en O. afd. van Borneo dd. 26 Nov. 1927 (JC 1927 No 103, extra bijv. No 91).

Hierin zijn bemoeienissen opgedragen aan de hm. Met de opsporing der strafbare feiten is o.m. belast de hm.

*j*. Keur ter bescherming van de telegraaf-, telefoon- en hoogspanningstransmissiekabels, alsmede van de pijpleidingen die de Mahakam kruisen, vastgesteld door de Resident der Z. en O. afd. van Borneo dd. 5 Maart 1934 (JC 1934 No 23, extra bijv. No 18), gewijzigd bij besluit dd. 26 Nov. 1936 (JC 1937 No 9, extra bijv. No 7 en dd. 29 Jan. 1938 (JC 1938 No 22, extra bijv. No 17).

Met de opsporing der strafbare feiten zijn o.m. belast de ambtenaren van de haven- en loodsdienst te Samarinda.

*k*. Keur ter verzekering van de richtige naleving door Landsonderhorigen van de door het Zelfbestuur van Koetei van 24 Oct. 1935 No 77/23/ZB/1935 vastgestelde verord., zoals die is gewijzigd bij Zelfbestuursverord. van 12 Febr. 1936 No 11/23/ZB/1936, houdende het verbod tot het ankeren op een deel van de Soengei Manggar Besar bij Balikpapan en de aanwijzing van dit rivierge-

deelte als gebied waarbinnen het verboden is zich met een vaartuig te bevinden met de mast op, vastgesteld door de Resident der Z. en O. afd. van Borneo dd.10 Maart 1936 (JC 1936 No 26, extra bijv. No 21).

10. Manado.
Verordening houdende verbodsbepaling op het komen aan boord van ter rede van Manado aangekomen schepen voordat de ontschepingsambtenaar daartoe vergunning heeft verleend, vastgesteld door de Resident van Manado dd.20 Juni 1919 (JC 1919 No 63).

11. Celebes en Onderhorigheden.
*a*. Verordening op het ankeren van schepen en vaartuigen in de nabijheid van het landeinde der telegraafkabels, die ter hoogte van de lichttoren Mariso te Makassar aan land komen, vastgesteld door de Gouverneur van Celebes en Onderh. dd.7 Oct.1918 (JC 1918 No 99), gewijzigd bij besluit dd.30 Nov.1920(JC 1920 No 99).

*b*. Verordening tot beveiliging van de telefoonkabel in het Zuidernauw van Straat Boeton, vastgesteld door de Gouverneur van Celebes en Onderh. dd.30 Nov.1920 (JC 1920 No 99).

*c*. Keur ter bescherming van de telegraafkabel Moena-Kolonabaai, voorzover deze loopt ten Oosten van de stenen pier van kampong Tampo op de Noordkust van Moena, vastgesteld door de Gouverneur van Celebes en Onderh. dd.9 Dec.1922 (JC 1923 No 2).

*d*. Keur tot bescherming van de telefoonkabel in de richting Noord-Zuid over het smalle gedeelte van het vaarwater naar Kendari, vastgesteld door de Gouverneur van Celebes en Onderh. dd.28 Sept.1923 (JC 1923 No 92).

12. West-Java.
*a*. Verbodsbepalingen tegen het plaatsen van visserssero's, staken en palen in het Westervaarwater leidende naar de rede van Batavia, vastgesteld bij GB van 23 Mei 1877(St 1877 No 107) jo art.1, sub H, onder 3e, van de ord. in St 1931 No 168.

*b*. Reglement voor de scheepvaart ter beveiliging van de beweegbare bruggen gelegen bij Bandan, over het scheepvaart-kanaal tussen Batavia en Tg.Priok, vastgesteld bij GB van 21 Maart 1882 (St 1882 No 91).

13. Midden-Java.
Verordening betreffende de scheepvaart door beide ophaalbruggen over het Nieuwe Havenkanaal te Semarang, vastgesteld door de Gemeenteraad van Semarang dd.27 April 1914 (JC 1914 No 79,

extra bijv. No 20), gewijzigd bij besluit dd. 19 Aug. 1927 (JC 1927 No 70, extra bijv. No 60).

14. Oost-Java.

*a.* Verordening tot bescherming van de onderzeese telegraafkabel in het Westervaarwater van Soerabaja, liggende tussen Semamboeng en Tandjoengan en van de landeinden daarvan bij die plaatsen, vastgesteld door de Provinciale Raad van Oost-Java dd. 8 Dec. 1933 (Prov. Blad Oost-Java 1934, Bijv. Serie A No 1).

*b.* Verordening tot bescherming van de onderzeese telegraafkabel tussen Banjoewangi en Australië, vastgesteld door de Provinciale Raad van Oost-Java dd. 8 Dec. 1933 (Prov. Blad Oost-Java 1934, Bijv. Serie A No 1).

*c.* Verordening tot bescherming van de onderzeese telefoonkabel in het Oostervaarwater te Soerabaja, liggende tussen Tambakwedi en de Rode Steenkaap en van de landeinden daarvan bij die plaatsen, vastgesteld door de Provinciale Raad van Oost-Java dd. 8 Dec. 1933 (Prov. Blad Oost-Java 1934, Bijv. Serie A No 1).

*d.* Verordening tot bescherming van het landeinde van de onderzeese telegraafkabel tussen Soerabaja en Balikpapan, uitgaande van het kabelhuis Soekolilo, vastgesteld door de Provinciale Raad van Oost-Java dd. 8 Dec. 1933 (Prov. Blad Oost-Java 1934, Bijv. Serie A No 1).

*e.* Verordening tot bescherming van de onderzeese telegraafkabel van Blimbingsari naar Tjandikesoema (Bali) en van het landeinde daarvan te Blimbingsari, vastgesteld door de Provinciale Raad van Oost-Java dd. 8 Dec. 1933 (Prov. Blad Oost-Java 1934, Bijv. Serie A No 1), gewijzigd dd. 14 Sept. 1934 (Prov. Blad Oost-Java 1934, Bijv. Serie A No 9).

*f.* Verordening op het in- en uitvaren van het basin van het Marine-Etablissement te Soerabaja, vastgesteld door de Provinciale Raad van Oost-Java dd. 27 Nov. 1934 (Prov. Blad Oost-Java 1934, Bijv. Serie A No 17), gewijzigd dd. 27 Oct. 1938 (Prov. Blad Oost-Java 1938, Bijv. Serie A No 17), dd. 3 Febr. 1939 (Prov. Blad Oost-Java 1939, Bijv. Serie A No 5) en dd. 6 Maart 1941 (Prov. Blad Oost-Java, Bijv. Serie A No 3), genaamd 'Marinebasinscheepvaartverordening Provincie Oost-Java'.

Aan de hm te Soerabaja of diens vervanger zijn bevoegdheden toegekend.

Met het toezicht op de naleving en het opsporen van overtre-

dingen van de bepalingen dezer verord. zijn mede belast deze hm en de aan hem toegewezen ohms.

Thans dient nog iets te worden vermeld omtrent het van kracht blijven van de hoger opgesomde regelingen.

Bepalingen tot regeling der wetgevende bevoegdheid van de ambtenaren met het hoogste gewestelijk gezag bekleed, ingevolge art.72 van het Reglement op het beleid der regering van Ned.-Indië (IS art.129) zijn opgenomen in de ord. in St 1858 No 17 jo de ord. in St 1938 No 370. In art.8 hiervan, hetwelk is ingevoegd bij de ord. in St 1925 No 70, is bepaald, dat de hoofden van gew.bestuur eenmaal in de vijf jaar, voor de eerste maal in 1925,' moeten verklaren, tengevolge van een algemene herziening, welke van de door hen vastgestelde reglementen en keuren van politie, tegen welker overtreding straf is bedreigd, nog zullen gelden. Dit geschiedt bij een verordening, vermeldende de titels der geldende reglementen en keuren, zomede de datum van de Javase Courant, waarin zij zijn geplaatst, dan wel bij gedeeltelijke handhaving van die regelingen, de bepalingen, welke nog zullen gelden. De in de herzieningsverordening niet vermelde reglementen en keuren of, ingeval van gedeeltelijke handhaving, de niet vermelde bepalingen dier reglementen en keuren zijn vervallen.

De conclusie die uit dit voorschrift van art.8 moet worden getrokken is, dat wanneer verzuimd wordt de bedoelde herzieningsverord. vast te stellen en ook wanneer niet de hand wordt gehouden aan de vijfjarige termijn niet tot gevolg heeft, dat alle bestaande reglementen en keuren kwamen of zullen komen te vervallen, immers deze sanctie werd op dit verzuim niet gesteld. Mocht de vermelding van een keur bij de herziening bij vergissing achterwege zijn gebleven, dan kan het hoofd van gew.bestuur niet volstaan met overnieuwe afkondiging van de oude keur, maar zal vaststelling van een nieuwe, zij het ook gelijkluidende, keur moeten plaats hebben.[116]

Wat betreft de verordeningen van de locale raden, bepaalt art.58 der Locale Raden Ordonnantie (St 1905 No 181), zoals dit art. luidt ingevolge de ord. in St 1910 No 82, dat de raad tenminste eenmaal in de vijf jaar, ingevolge een algemene herziening, moet aangeven, welke der door hem vastgestelde strafverordeningen en der binnen zijn ressort (waartoe niet gerekend wordt het binnen dat ressort gele-

[116] Zie Kleintjes, deel 2, bladz.57 en T.S.Smit, Practijk der gewestelijke keuren in Ned.-Indië van 1922 - 1926. Proefschrift. Leiden 1928, bladz.20.

gen ressort van een lagere locale raad) van kracht zijnde door het hoofd van gew. bestuur vastgestelde reglementen en keuren van politie nog zullen gelden. Aan niet opvolging is geen sanctie verbonden.[117]

Een overeenkomstige bepaling bevat art. 85 van de Stadsgemeenteordonnantie (St 1926 No 365), n.l. dat de raad tenminste één maal in de vijf jaren moet verklaren, welke der door hem vastgestelde verordeningen, tegen welker overtreding straf is bedreigd, nog zullen gelden. Dit geschiedt bij een verordening, vermeldende de titels der geldende verordeningen, zomede de datum van de JC of van het provinciaal blad, waarin zij geplaatst zijn. Ingevolge art. 82, lid 1, heeft de afkondiging plaats in het provinciaal blad.

Bovendien is een overeenkomstige bepaling opgenomen in art. 66 van de Stadsgemeente-ordonnantie Buitengewesten (St 1938 No 131 jo No 264). Ingevolge art. 62 heeft de afkondiging plaats in de JC, tenzij de instellingsordonnantie anders bepaalt.[118]

[117] Zie Kleintjes, deel 2, bladz. 114 en TH. W. van Kempen, Inleiding tot het Ned.-Indisch stadsgemeenterecht, bladz. 109. Uitgave van het Indo-Europees Verbond (geen jaartal vermeld).

[118] Zie Circulaire van het College van Gedeputeerden van Midden-Java van 18 Febr. 1941 No J $\frac{68/1/10}{148/1/2}$ gericht aan de Regenten en Burgemeesters van Midden-Java, opgenomen in Locale Belangen, 1941, afl. 7, waarin is gezegd, dat op de overschrijding van de termijn van 5 jaar na de vaststelling der vorige vijfjaarlijkse verord. geen sanctie is gesteld.
Verder H. Dallinga, Periodieke herziening der strafverordeningen (artt. 85 SGO, 58 LRO en 69 RO) in Locale Belangen, 1931, afl. 23. Vergelijk het in 1937 (Ned. St 1937 No 311) vervallen art. 208 van de Ned. Gemeentewet, waarin was bepaald, dat de raad tenminste éénmaal in de 5 jaren verklaart, tengevolge ener algemene verordening, welke dier verordeningen nog gelden. (Art. 85 Stadsgemeenteord. is overgenomen van art. 58 Locale Raden Ord. en dit art. vindt zijn oorsprong in het voormalige art. 208 Gemeentewet). Oppenheim-Van der Pot (Het Ned. Gemeenterecht, deel 1, 5e druk, bladz. 371 en 372) is van mening, dat hier enkel sprake is van een maatregel van orde. Opzettelijk is het woord 'verklaart' getreden in de plaats van het woord 'bepaalt', dat aanvankelijk daarin stond te lezen, om iedere gedachte aan het van rechtswege vervallen der verordeningen, waaromtrent de verklaring niet tijdig is gedaan, buiten te sluiten. Er kan niet van vervallen sprake zijn, omdat er geen openbaar stuk bestaat uit hetwelk men tot afschaffing der gegolden hebbende verordeningen besluiten kan. Wat betreft het geval dat een of meerdere verordeningen niet worden vermeld, deze niet vermelding, ook al

Een bepaling als boven vermeld met betrekking tot de verordeningen van de hoofden van gewest.bestuur, van de locale raden, van de stadsgemeenteraden op Java en van die in de Buitengewesten, bestaat niet t.a.v. de provinciale verordeningen; een herzienings-verord. is niet in de Provincie-ordonnantie voorgeschreven.

Gaan wij de na de 2e Wereldoorlog afgekondigde herzienings-verordeningen na, dan trekken de volgende de aandacht:

1. Verord. houdende verklaring welke reglementen en keuren van politie in de Westerafd. van Borneo, tegen welker overtreding straf is bedreigd nog gelden, vastgesteld door de Resident der Wester-afd.v.B.dd.17 Nov.1948 (JC 1948 No 96, extra bijv. No 6).

   Hierin zijn gehandhaafd de hogervermelde 5 verordeningen voor deze residentie.

   Doch niet is gehandhaafd de Verordening op het over zee vervoeren van personen,vee en goederen met zeilvaartuigen en het bewaken van deze vaartuigen,genaamd'Zeilvaartuigenverordening Residentie Westerafdeling van Borneo', vastgesteld door de Resident der W.afd.v.B.dd.22 Aug.1941(JC 1941 No 77,extra bijv. No 56).

   Evenmin is gehandhaafd de Verordening tot bescherming van de telefoon-,telegraaf- en hoogspanningstransmissiekabels en pijpleidingen in de Grote Sambasrivier nabij Sei.Belitak,onderafdeling Sambas,genaamd 'Kabelkeur Grote Sambasrivier', vastgesteld door de Resident der Westerafdeling van Borneo dd.30 Dec.1940(JC 1941 No 23,extra bijv. No 21),waarin aan de hms bemoeienissen zijn opgedragen.

   Het niet opnemen van deze beide verord.berust m.i.op een omissie.De verklaring hiervan zal de volgende zijn.In de hv van 1948 is gelet op de vorige hv van 28 Febr.1941(JC van 1 April 1941 No

was het een vergissing, geldt als intrekking. Aldus O.-VdP. Van gelijke opvatting is Bool, in De Gemeentewet, bladz.133 en 134 en volgens hem eveneens de Regering en de Hoge Raad der Ned.

Bij de intrekking van genoemd art.208 Gemeentewet is terzake in de Mem.van Toel. (Bijlagen Hand.Tweede Kamer der Staten-Generaal, 1936/37, ond.304, stuk 3, bladz.10, 2e kolom, ad art.XLV) vermeld, dat de verordening, verklarende welke verordeningen nog gelden, voor de practijk van weinig of geen nut is. De vaststelling ervan is een administratieve handeling, die veel arbeid veroorzaakt, ook omdat de verordening als een gewone strafverord.moet worden behandeld. Zij kan zonder bezwaar achterwege blijven. De 'algemene herziening' eens in de 5 jaren, waarvan art.208 gewaagt, pleegt niet te geschieden. De practijk is deze,dat niet telkens 5 jaren wordt gewacht, doch in de plaatselijke strafwetgeving steeds wijziging wordt gebracht zodra deze nodig wordt geacht. Aldus de MvT.

26, extra bijv. No 24). Toen deze laatste hv tot stand kwam had de afkondiging van de 'Kabelkeur Grote Sambasrivier' in de JC nog niet plaats gehad, terwijl de Zeilvaartuigenverordening nog niet tot stand was gekomen. Toen in 1948 de jongste hv werd vastgesteld, zal men daarbij zijn afgegaan op de hv van 1941, waarin beide thans vervallen verordeningen niet werden genoemd.

2. Verordening houdende verklaring welke der door de Stadsgemeenteraad van Palembang vastgestelde verordeningen, tegen welker overtreding straf is bedreigd, nog zullen gelden, vastgesteld door het Hoofd Tijdelijke Bestuursdienst te Palembang dd. 18 Nov. 1948 (JC 1948 No 103, extra bijv. No 8).

   Hierin is gehandhaafd de hogergenoemde Rivierkabelbeschermingsverord.

   Niet is genoemd de Verord. van de Gemeenteraad van Palembang dd. 15 Sept. 1937 (JC 1937 No 83, extra bijv. No 55), waarbij de 'Binnenschepenverord. Palembang' (welke geldt voor de Residentie Palembang met uitzondering van het gebied van de Stadsgemeente Palembang) van kracht werd verklaard voor de gemeente Palembang. Het gevolg hiervan is, dat genoemde verord. van 15 Sept. 1937, vervallen is. Of dit opzettelijk is geschied, dan wel hier sprake is van een omissie, blijkt uiteraard niet. Het laatste komt het meest voor de hand liggend voor. Door KDP ware de Burgemeester van Palembang te wijzen op het ontstane vacuum. De vervallen verord. is boven niet bij de opsomming vermeld.

3. Verord. vermeldende de Gewestelijk reglementen en keuren van Politie, tegen welker overtreding straf is bedreigd, die nog zullen gelden, vastgesteld door de Resident, Hoofd van de Tijdelijke Bestuursdienst te Palembang dd. 2 Dec. 1948 (JC 1948 No 104, extra bijv. No 9).

   Hierin zijn gehandhaafd de hoger vermelde Binnenschepenverordening Palembang en de Verord. ter bescherming van oliebuisleidingen in de Moesi-rivier.

   Ook is hierin sub 5 gehandhaafd de Verord. op het plaatsen van awangans in enige rivieren der afdeling Palembangse Benedenlanden van 15 Febr. 1928 (JC 1928 No 23, extra bijv. No 16). Deze laatste verord. is echter reeds bij art. 7 van de Verord. op het plaatsen van awangans in enige rivieren der afdeling Palembangse Benedenlanden van 30 Jan. 1936 (JC 1936 No 17, extra bijv. No 13) ingetrokken. Dit is kennelijk over het hoofd gezien.

   Beide verord., die bemoeienissen opdragen aan de hm, zijn thans vervallen. Die van 1928 omdat zij reeds is ingetrokken en die van 1936 omdat zij in de onderhavige herzieningsverord. niet

is genoemd. De Resident van Palembang ware door KDP hierop te wijzen.

Hier volgt een opgave van de laatste herzieningsverordeningen. Hierin zijn de hoger opgesomde gewestelijke keuren, verordeningen van locale raden, verordeningen van stadsgemeenteraden op Java en verordeningen van stadsgemeenteraden in de Buitengewesten, gehandhaafd.

| Residentie | Datum van de hv | JC | Extra Bijv. No |
|---|---|---|---|
| Atjeh | 31-12-1940 | 1941 No 15 | 13 |
| Oostkust van Sumatra | 15- 1-1936 | 1936 No 16 | 12 |
| Tapanoeli | 12-11-1940 | 1941 No 9 | 7 |
| Sumatra's Westkust | 21- 6-1938 | 1938 No 62 | 44 |
| Djambi | 22- 4-1941 | 1941 No 48 | 41 |
| Benkoelen | 21- 2-1941 | 1941 No 50 | 43 |
| Palembang | 2-12-1948 | 1948 No 104 | 9 |
| Lampongse Districten | 12-12-1936 | 1937 No 8 | 6 |
| Riouw en Onderhorigheden | 1- 5-1936 | 1936 No 45 | 31 |
| Banka en Onderhorigheden | 10-12-1936 | 1937 No 9 | 7 |
| Westerafdeling van Borneo | 17-11-1948 | 1948 No 96 | 6 |
| Zuider- en Oosterafd. van Borneo | 17- 9-1940 | 1940 No 85 | 69 |
| Manado | 18- 4-1940 | 1940 No 53 | 40 |
| Celebes en Onderhorigheden | 9-12-1937 | 1938 No 15 | 11 |
| Molukken | 4-11-1936 | 1937 No 7 | 5 |
| Bali en Lombok | 3- 3-1941 | 1941 No 27 | 25 |
| Timor en Onderhorigheden | 24-12-1940 | 1941 No 7 | 6 |
| *Andere Gebieden:* | | | |
| Plaatselijke Raad v. h. Cultuurgeb. der O. kust v. Sumatra | 8- 5-1939 | 1939 No 43 | 30 |
| Gemeenteraad van Palembang | 18-11-1948 | 1948 No 103 | 8 |
| Gemeenteraad van Bandjermasin | 20- 6-1940 | 1940 No 88 | 72 |
| Minahassaraad | 20- 2-1940 | 1940 No 37 | 28 |
| Gemeenteraad van Djakarta | 30-11-1949 | BN 1950 No 46 | 26 |
| Gemeenteraad van Semarang | 2-10-1936 | Prov. Blad Midden-Java 5-11-1936 | Bijv. Serie B No 14 |

Deze opgave doet zien, dat zeer slecht de hand is gehouden aan de voorgeschreven termijn van 5 jaren. Het feit dat daarop geen sanctie staat, zal ongetwijfeld hebben bijgedragen tot deze nalatigheden.

Wellicht is de in 1941 dreigende oorlog schuld aan het feit dat op de herzieningsverordeningen van 1936 niet tijdig nieuwe volgden.

De uitgebroken oorlog is echter de oorzaak dat na die van 1937, 1938, 1939 en 1940 niet tijdig nieuwe zijn gekomen.

Doch ook na de oorlog werd, op een viertal uitzonderingen na, nagelaten herzieningsverordeningen af te kondigen.

Het is gewenst, dat de betrokken autoriteiten op deze nalatigheid worden gewezen door de Minister van Binnenlandse Zaken, opdat deze nuttige voorschriften betreffende de hv niet illusoir worden.

Vermeld wordt, dat bij de noodwet No 2 van 1953 (LN 1953 No 8) werd ingesteld het autonome gebied Provincie Kalimantan (Borneo), ingaande 7 Jan. 1953.

In art. 69 dezer noodwet is bepaald, dat deze provincie bevoegd is bij provinciale verord. te regelen de aangelegenheden, waartoe tevoren bevoegd was het hoofd van gewestelijk bestuur, als bedoeld in art. 2, lid 2, van de 'Schepenordonnantie' (St 1927 No 289). Hier is sprake van een omissie. Ten rechte moet dit zijn art. 2, lid 2, van de 'Binnenschepen-ordonnantie-1927' (St 1927 No 289). Deze bevoegdheid behelst de regeling van het toezicht op de binnenschepen, met betrekking tot hun deugdelijkheid, inrichting, uitwatering en bemanning.

Verder is in art. 81, lid 2 jo lid 1, van deze noodwet bepaald, dat alle reglementen en keuren van politie, als bedoeld in St 1938 No 618 jo St 1938 No 652, gedurende 5 jaren van kracht blijven, gerekend vanaf 7 Jan. 1953.

Deze aanduiding van de reglementen en keuren van politie is onduidelijk gesteld. Immers, in § 5 van de wet in St 1938 No 618 is bepaald, dat aan art. 129 van de IS een tweede lid wordt toegevoegd, houdende keurbevoegdheid van de residenten buiten Java en Madura. Lid 1 van art. 129 IS kent de keurbevoegdheid toe aan de ambtenaren, die met het hoogste gewestelijk gezag zijn bekleed. De toevoeging van lid 2 was noodzakelijk, aangezien de residenten buiten Java en Madura, door de instelling van gewesten, bestaande uit meerdere residenties, geen hoofd van gewestelijk bestuur meer waren. Door het nieuwe lid behielden zij echter hun keurbevoegdheid. Art. 129 IS is het vroegere art. 72 RR, hetwelk is uitgewerkt in de meergenoemde ord. in St 1858 No 17. Het was derhalve duidelijker en uit

een oogpunt van goede wetgeving juister geweest, indien in art.81 van de genoemde noodwet was gesproken van de reglementen en keuren van politie, bedoeld in art.129, lid 2, van de IS.

Een overeenkomstige bepaling als in art.81 van de noodwet No 2 van 1953 is opgenomen in art.52, lid 2 jo lid 1, van de noodwet No 3 van 1953 (LN 1953 No 9), bij welke wet werd ingesteld het autonome gebied Kabupaten/Daerah Istimewa, met de rang van Kabupaten/Kota Besar binnen het gebied van de provincie Kalimantan. In dit art.81 is n.l. bepaald, dat, eveneens gerekend vanaf 7 Jan.1953, bedoelde reglementen en keuren gedurende 5 jaren van kracht blijven.

Bovendien is in art.11 van de reg.ver. No 11 van 1953 (LN 1953 No 17), bij welke ver. werd ingesteld de Daerah Sulawesi Utara (gebied Noord Celebes), zijnde bevoegd tot regeling van eigen huishouding, bepaald, dat alle voor dit ressort van kracht zijnde verordeningen gedurende 5 jaren geldend blijven, gerekend vanaf 12 Febr.1953.

Aan het slot van dit hoofdstuk dient een enkel woord te worden gezegd omtrent 'en de bemoeienis met de scheepvaart, voorzover niet behorende tot de werkkring van een andere regeringsinstantie'.

Deze bepaling wil duidelijk tot uitdrukking brengen, dat de werkkring van de DP niet alleen omvat datgene wat in de verschillende wettelijke bepalingen is voorgeschreven, doch dat de zorg van de Menteri Perhubungan (KDP) zich ook uitstrekt tot die aangelegenheden op het terrein van de scheepvaart, welke naar zijn mening voor Overheidsbemoeienis in aanmerking komen.

Derhalve vallen alle Overheidszorgen t.a.v. de scheepvaart, in de ruimste zin, onder de Menteri Perhubungan (KDP), voorzover deze niet uitdrukkelijk bij wettelijke bepaling zijn toegekend aan een andere Minister.

Is de Menteri Perhubungan (KDP) mitsdien van oordeel, dat de Overheid maatregelen dient te nemen t.a.v. een materie op het terrein van de scheepvaart, welke nog niet of nog onvoldoende door Haar is verzorgd, dan heeft hij daartoe het nodige te verrichten. Ingevolge de onderhavige bepaling is hij verplicht daartoe, zo nodig, het initiatief te nemen.

Opgemerkt zij nog dat sinds de overbrenging van het Kantoor voor Scheepvaartzaken van het Kementerian Kemakmuran naar het Kementerian Perhubungan, ook de economische scheepvaartaangelegenheden ressorteren onder de Menteri Perhubungan, echter niet onder de Djawatan Pelajaran. Zie het hieromtrent vermelde in Hfdst.2 en 10.

HOOFDSTUK 15

# HET TOEZICHT OP DE UITVOERING VAN OVEREENKOMSTEN BETREFFENDE DE VERZORGING VAN SCHEEPVAARTVERBINDINGEN IN INDONESIË

1. Mengawasi terlaksananja perdjandian-perdjandian jang diadakan atau jang akan diadakan oleh Pemerintah jang mengenai pemeliharaan perhubungan pelajaran di Indonesië.
*Vertaling*:
Het toezicht op de uitvoering van overeenkomsten die zijn gesloten of zullen worden gesloten door de Regering betreffende de verzorging van scheepvaartverbindingen in Indonesië.

Tevoren luidde dit punt: Het toezicht op de naleving van door het Land gesloten of te sluiten overeenkomsten betreffende het onderhouden van scheepvaartverbindingen in Indonesië, met dien verstande dat dit toezicht wordt uitgeoefend in samenwerking met het Departement van Economische Zaken.

Eén blik in het verleden doet zien, dat bij de Ned. wet van 19 Maart 1888 (Ned. St No 48), de GG werd gemachtigd met één of meer Ned. gegadigden een overeenkomst te sluiten voor de bediening der paketvaart gedurende de jaren 1891 - 1905. Deze overeenkomst[119] werd gesloten met de K.P.M., zijnde de opvolgster van de Nederlandsch Indische Stoomboot Maatschappij.

Nog voor de afloop werd in 1899 de overeenkomst met de K.P.M. veranderd.[120] In dit jaar werd een suppletoire overeenkomst[121] gesloten t.a.v. de niet-contractuele lijnen.

De overeenkomst, welke op 31 Dec. 1905 afliep, werd met 5 jaren verlengd[122] en daarna nog eens met eenzelfde termijn.[123]

De Ned. wet van 31 Dec. 1915 (St No 541) machtigde de GG een nieuw

119 Bijblad No 4569.
120 Ned. wet van 19 Mei 1899 (Ned. St No 122).
121 Bijblad No 5925.
122 Bijblad No 6360.
123 Bijblad No 6755.

contract[124] met de K.P.M. te sluiten, dat van 1 Jan. 1916 tot 1 Jan. 1926 zou duren.

Vervolgens kwam wederom een nieuw contract[125] tot stand, waarvan de duur zou zijn tot 1 Jan. 1931.

Daarna een contract[126] dat tot 1 Jan. 1946 van kracht zou zijn. Het werd aangehaald als 'Groot Archipel Contract'. Het droeg de HIS vele bemoeienissen op. Dit contract is niet verlengd of door een nieuw vervangen.[127] Echter wordt sinds de expiratie van dit contract, ingevolge overeenstemming tussen de Regering en de K.P.M., door deze maatschappij haar bedrijf uitgeoefend in de geest van de vervallen overeenkomst. Dit laatste is neergelegd in een brief van de K.P.M. aan de Directeur van E.Z., van 7 Juli 1947, waarvan afschrift werd gezonden aan de DIS.

Overeenkomsten als in het onderhavige punt bedoeld, bestaan thans (nog) niet.

Het trekt de aandacht dat thans niet is bepaald, dat het toezicht dient te worden uitgeoefend in samenwerking met een andere instantie. Tevoren was dit het Dept. van Economische Zaken. In de practijk was dit het Kantoor voor Scheepvaartzaken van dit departement.

Dit kantoor is thans omgezet in de Afdeling Algemene Scheepvaartzaken van het Ministerie van Verbindingen.

Het toezicht geschiedt thans uitsluitend door KDP, zonder samenwerking met een andere Regeringsinstantie.

124 Bijblad No 8597.
125 Bijblad No 10992.
126 Bijblad No 12451.
127 Zie voor deze contracten Mr J.A. Kok, De scheepvaartbescherming in Nederland en in Ned.-Indië, Proefschrift, Leiden 1931, bladz. 147 e.v.. Hij vermeldt op bladz. 150 ten onrechte, dat het hogergenoemde contract, hetwelk op 1 Jan. 1916 aanving, tot 1 Jan. 1925 zou duren. Zie verder 'Een halve eeuw Paketvaart', bladz. 37, 38, 88, 93, 94, 157 e.v., 186, 196 e.v..

# HOOFDSTUK 16

# DE CENTRALE AANSCHAFFING VAN SCHEPEN, VAARTUIGEN, LICHTERS EN DERGELIJKE

*m.* Memusatkan penjelenggaraan persediaan kapal-kapal, perahu-perahu, kapal-kapal muatan dan lain-lainnja, baik dengan pembelian maupun dengan pembuatan dan pengawasan atas pembuatan tersebut begitu pula pembelian mesin, ketel-ketel, motor-motor dan alat perlengkapan jang diperlukan, sekedar tidak masuk lapangan pekerdjaan Jajasan 'Pepuska' atau Perseroan terbatas 'Pelajaran Nusantara Indonesia'.

*Vertaling:*

De centrale aanschaffing van schepen, vaartuigen, lichters en dergelijke, zowel door middel van aankoop als van aanbouw en het toezicht op de aanbouw, zomede de aankoop van de machines, ketels, motoren en andere uitrustingsartikelen, terwijl dit geen betrekking heeft op de werkkring van de Stichting 'Pepuska' of de N.V. 'Pelajaran Nusantara Indonesia'.

Tevoren luidde dit punt: De centrale aanschaffing van schepen, vaartuigen, lichters en dergelijke, zowel doormiddel van aankoop als van aanbouw, wat dit laatste betreft eveneens het toezicht daarop, zomede van de daarvoor benodigde machines, ketels, motoren en andere uitrustingsartikelen, ten behoeve van het Gouvernement van Indonesië.

Omtrent deze taak bestaan geen wettelijke bepalingen. Uiteraard dienen de bedragen welke aan deze aanschaffingen mogen worden besteed, te vallen binnen de grenzen van de begroting.

Deze aanschaffing leverde in de practijk geen moeilijkheden op. Doch zij ontstonden wel wanneer zich het geval voordeed, dat een schip na verloop van tijd onbruikbaar was geworden. Wat moest daarmee gebeuren? Art.14 van de Comptabiliteitswet bepaalt, dat roerende goederen, eigendom aan den Lande, waarvan de verkoop in 's Lands belang wenselijk is, steeds in het openbaar worden verkocht, tenzij door de Koning of door de GG, of namens deze door het hoofd van het betrokken departement van algemeen bestuur, in bijzondere omstandigheden machtiging of last wordt gegeven tot ondershandse verkoop.

Deze voorgeschreven handelwijze was in de practijk te omslachtig gebleken. Vandaar dat de SSCH voorstellen aan de Regering deed, welke leidden tot het RB van 22 Jan. 1949 No 11 (St No 14), waarbij werd bepaald, dat voor de duur van één jaar, gerekend van de dagtekening van dit besluit, de voorschriften betreffende sloop en verkoop van landsgebouwen en inrichtingen, opgenomen onder I.c. van het GB in St 1911 No 110, zoals dit is gewijzigd en aangevuld, laatstelijk bij het GB in St 1928 No 191[128], mede van toepassing zijn op 's Lands schepen en -vaartuigen, die tengevolge van de wrakke staat, waarin zij verkeren, dreigen te zinken of reeds gezonken zijn, met dien verstande, dat ten aanzien daarvan de grens van fl 5.000,- mag worden overschreden, onder aantekening dat van zodanige toepassing door het betrokken departementshoofd zo spoedig mogelijk opgave zal worden gedaan aan de Algemene Rekenkamer en aan de Generale-Thesaurie van het Dept. van Financiën.

Sub I.c. van het genoemde GB in St 1911 No 110 is aan de hoofden der departementen van algemeen bestuur machtiging gegeven om landsgebouwen en inrichtingen, die voor verder gebruik ongeschikt of onnuttig zijn, te slopen of in het openbaar en in bijzondere omstandigheden ondershands te verkopen, onder voorwaarde dat in elk voorkomend geval de waarde van het object naar schatting de som van fl 5.000,- niet te boven gaat.

De geldigheid van het RB in St 1949 No 14 expireerde op 22 Jan. 1950. Verlenging dient te geschieden door de Regering, doch in de practijk door de Minister van Financiën. Deze mening is gebaseerd op art. 111, lid 1, van de VGRI, waarin is bepaald, dat de Regering het algemeen bestuur van de financiën heeft. Een overeenkomstige bepaling bevat art. 25 van de Comptabiliteitswet, n.l. dat de GG het algemeen bestuur heeft van 's Lands geldmiddelen en eigendommen. In verband met deze laatste bepaling is in het RB in St 1949 No 14 op dit art. 25 gelet.

Bij besluit van de Minister van Verbindingen, Energie en Openbare werken van 27 Maart 1950 No E.3/6/43, werd, na verkregen toestemming van de Minister van Financiën, bepaald dat bedoelde werkingsduur werd verlengd met een jaar, n.l. tot 22 Jan. 1951.

Verlenging heeft daarna niet meer plaats gehad.

De practijk is alsof het RB nog van kracht is. Doch de terzake verrichte handelingen zijn uiteraard onwettig.

[128] Niet juist. Nog 2 wijzigingen hadden plaats gehad, n.l. in St 1937 No 145 en St 1940 No 430. Vervolgens in St 1949 No 119 en LN 1953 No 14.

De in dit punt genoemde uitzondering t.a.v. de Stichting 'Pepuska' en de N.V. 'Pelajaran Nusantara Indonesia', heeft thans in verband met de liquidatie van deze stichting en het niet tot stand komen van deze naamloze vennootschap, betrekking op de nieuwe naamloze vennootschap 'Pelni' (Pelajaran National Indonesia), zijnde de staatsrederij, die in de plaats is gekomen van genoemde stichting en waardoor eerstgenoemde naamloze vennootschap geen voortgang had.

Bij reg.ver. No 7, jaar 1952 (LN No 11) werd, in verband met bezuiniging op de deviezen en ontwikkeling van de binnenlandse industrie, in het leven geroepen de Panitya Pembelian Negara (Lands Aanschaffings Commissie). Daarbij werd bepaald, dat alle aankopen van goederen en andere bestellingen in het buitenland ten behoeve van diensten en organisaties van de Regering, slechts kunnen plaats vinden met goedkeuring van deze commissie. De bedoelde aankopen en bestellingen worden uitgevoerd door het Centraal Aanschaffingskantoor van het Ministerie van Economische Zaken, behoudens uitzondering met toestemming van de commissie.

Het gevolg van deze reg.ver. is, dat de DP sindsdien niet meer zelfstandig de centrale aanschaffing van schepen enz. in het buitenland kan bewerkstelligen, doch uiteraard is de DP terzake de initiatiefnemer en de terzake deskundige instantie gebleven.

Het trekt de aandacht dat ook deze reg.ver. niet strekt ter uitvoering van een wet of een ord. en derhalve in strijd is met art. 98 VGRI.

Bij besluit van de Menteri Perhubungan van 6 Oct. 1950 No J.Z.1/7/48 werden, in afwijking van het bepaalde in het GB van 29 April 1927 No 23 (Bijblad No 11318), waarin is opgenomen de 'Algemene regeling inzake het verrichten van werkzaamheden of het doen van leveringen door Gouvernements-diensten, -inrichtingen en -bedrijven ten behoeve van andere Lands-diensten en voor particulieren', vastgesteld 'Bepalingen en tarieven door adviezen, plannen en tekeningen, scheepsbouw betreffende.'

Art.1 daarvan bepaalt, dat indien van Overheidswege adviezen worden gegeven, plannen ontworpen of tekeningen gemaakt de scheepsbouw betreffende, de bedragen in rekening worden gebracht, zoals in de ondervolgende artikelen is aangegeven.

Onder 'van Overheidswege' is hier te verstaan, door het Bureau Scheepsbouw van de DP.

## HET ZEEVAARTKUNDIG ONDERWIJS

*n.* Menjelenggarakan pendidikan dalam ilmu pelajaran, termasuk pula pendidikan ahli-ahli tehnik kapal dan djuru telegrap radio kapal, sekedar tidak diserahkan kepada badan pemerintahan lain.

*Vertaling*:

De verzorging van het zeevaartkundig onderwijs, daaronder begrepen de opleiding van scheepstechnici en scheepsradiotelegrafisten, voor zover zulks niet aan een andere regeringsinstantie is overgedragen.

Tevoren luidde dit punt: Het zeevaartkundig onderwijs, daaronder begrepen de opleiding van scheepstechnici en scheepsradiotelegrafisten, voorzover zulks niet aan andere overheidsorganen is opgedragen of overgelaten.

Ook betreffende deze taak bestaan geen wettelijke bepalingen.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd te Merauke (Nieuw-Guinea) door de Ind.Regering opgericht de 'Opleidingsschool Scheepvaart Molukken'. Na de oorlog werd deze school overgebracht naar Ambon. Zij leidde op het lager personeel voor alle onder de Dienst(Dept.) van Scheepvaart ressorterende diensten, n.l. voor stuurman Locaal Vaart, motordrijver, kwartiermeester, hulpmotorist, kok, hofmeester, scheepskok en voor het beperkt getuigschrift voor radiotelegrafist.

Daarnaast werd in Dec.1946 te Makassar opgericht de 'Opleidingsschool Celebes', welke gelegenheid bood tot opleiding van lager varend personeel voor de koopvaardij, n.l. voor stuurman Locaal Vaart en motordrijver, benevens voor kwartiermeester en hulpmotorist.

In Aug.1947 werd te Makassar geopend een middelbare zeevaartschool, gelegenheid biedende tot opleiding voor stuurman, scheepswerktuigkundige en scheepsradiotelegrafist voor de Grote Handels Vaart.

In 1950 moesten deze scholen in verband met politieke troebelen worden gesloten. Echter werd in dit jaar, ter vervanging van de Middelbare Zeevaartschool te Makassar, te Djakarta een opleidingscursus in het leven geroepen voor stuurman en werktuigkundige Grote Handels Vaart, voor stuurman Indische Kleine Vaart (verzwaard), voor machine-motordrijver (verzwaard) en voor radiotelegrafist 2e klasse.

Thans is er een lagere zeevaartschool voor opleiding voor stuurman Locaal Vaart te Djakarta, Semarang en Makassar. In Djakarta een opleiding voor stuurman Indische Kleine Vaart (verzwaard), machine-motordrijver (verzwaard), benevens een opleiding voor stuurman (3e rang Grote Handels Vaart) en werktuigkundige (voorlopig diploma), zomede voor radiotelegrafist 2e klasse.

Sedert Jan.1949 bestaat te Djakarta tevens een herhalingscursus voor opleiding voor 3e, 2e en 1e rang Grote Handels Vaart, zomede voor opleiding voor voorlopig diploma, diploma A en B als scheepsmachinist.

HOOFDSTUK 18

# DE COMMISSIES VOOR DE EXAMENS VOOR STUURLIEDEN EN VOOR MACHINISTEN TER KOOPVAARDIJ

*o.* Membentuk panitya udjian mualim dan masinis-masinis kapal.

*Vertaling*:

De instelling van de commissie voor het examen voor stuurman en scheepsmachinisten.

Tevoren luidde dit punt: De commissies voor de examens voor de stuurlieden en voor de machinisten ter koopvaardij.

Bij GB in St 1939 No 445, gewijzigd bij dat in St 1940 No 444, 1946 Nos 88 en 132, 1947 No 168 en 1948 No 173, werden vastgesteld het 'Diplomareglement-1939', het 'Reglement voor de stuurliedenexamens-1939' en het 'Reglement voor de machinistenexamens-1939'.

Omtrent de examencommissies bepaalt het Reglement voor de stuurliedenexamens in art. 1, lid 1, dat de examens ter verkrijging van de diploma's van 1e, 2e en 3e stuurman voor de grote vaart, alsmede de aanvullingsexamens bedoeld in art. 7 van dit Reglement worden afgenomen door de commissie voor de stuurliedenexamens, welke wordt benoemd door de CZM, zonodig na voorafgaand overleg met de Hoofden van andere Departementen van Algemeen Bestuur.

De benoemingsbevoegdheid ging ingevolge art. 2 van de ord. in St 1947 No 50 over op de DIS. Zij komt thans toe aan de Menteri Perhubungan (KDP).

T.a.v. de verkrijging van het diploma van stuurman voor de Indische Kleine Vaart, bepaalt art. 8, lid 1, van het Reglement voor de stuurliedenexamens, dat de examens daartoe worden afgenomen op door de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) aan te wijzen plaatsen door commissies van drie leden, door hem te benoemen.

Art. 11, lid 1, van dit Reglement, zoals dit artikellid luidt ingevolge het GB in St 1947 No 168, bepaalt dat de examens ter verkrijging van het diploma van stuurman voor de Locaalvaart worden afgenomen door hetzij: *a.* de bhms of de bohms; *b.* de gezaghebbers bij de DPN; *c.* andere door de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) aan te wijzen deskundige personen.

Wat betreft de machinistenexamens bepaalt art. 1, lid 1, van het Reglement voor de machinistenexamens, dat deze ter verkrijging van

de diploma's C, B en A als scheepswerktuigkundige, het diploma als assistent-scheepswerktuigkundige en het voorlopig diploma als scheepswerktuigkundige worden afgenomen door de commissie voor de machinistenexamens, welke wordt benoemd door de CZM, zonodig na voorafgaand overleg met de Hoofden van andere Departementen van Algemeen Bestuur.

Ook deze benoemingsbevoegdheid van de CZM komt thans, via de DIS, toe aan de Menteri Perhubungan (KDP).

Ten aanzien van de examens ter verkrijging van de diploma's van machinedrijver en motordrijver bepaalt art. 7, lid 1, van dit Reglement, dat deze worden afgenomen door de officieren van de Marinestoomvaartdienst, de technische experts bij de Dienst van Scheepvaart, de hoofdwerktuigkundigen of oudste werktuigkundigen van de DPN, of waar deze niet aanwezig zijn door andere deskundige landsdienaren, daartoe door de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) aangewezen, zonodig na voorafgaand overleg met het Hoofd van het Departement, waartoe de hierbedoelde andere deskundige landsdienaren behoren.

Met officieren van de Marinestoomvaartdienst werden oorspronkelijk bedoeld de officieren van deze dienst van de Kon. Marine. Thans zal hiervoor moeten worden gelezen de overeenkomstige dienst van de ALRI.

Uit het bovenstaande blijkt, dat in de genoemde Reglementen is bepaald wie deze commissies benoemt. Vóór de instelling van het Dept. van Scheepvaart was dit de CZM en wat betreft de commissies voor het afnemen van het examen voor stuurman Indische kleine vaart de HIS. Zoals gezegd, ging de benoemingsbevoegdheid van de CZM, ingevolge art. 2 van de ord. in St 1947 No 50 over op de DIS, terwijl de benoemingsbevoegdheid van de HIS ingevolge art. 1 dezer ord. eveneens overging op de DIS. De bevoegdheid komt thans toe aan de Menteri Perhubungan (KDP).

Opgemerkt wordt, dat het formeel niet nodig was geweest het onderhavige punt op te nemen in de omschrijving van de werkkring van het Dept. van Scheepvaart. Immers het was reeds ingevolge de ord. in St 1947 No 50 duidelijk dat deze aangelegenheden behoorden tot de werkkring van het nieuwe departement.

## HOOFDSTUK 19

# DE TOEPASSING VAN DE SCHEPELINGEN-ONGEVALLENREGELING

*p.* Melaksanakan peraturan ketjilakaan dari anak-anak buah kapal.
*Vertaling:*
De uitvoering van de schepelingen-ongevallenregeling.

Tevoren luidde dit punt: De toepassing van de Schepelingen-Ongevallenregeling 1940 (St 1940 No 447).

Op 5 Juni 1925 kwam te Genève tot stand de Conventie betreffende gelijkheid van behandeling voor eigen en vreemde arbeiders t.a.v. de ongevallenverzekering.

Een groot aantal landen trad toe, o.m. Nederland, mede voor Ned. Indië.

De conventie is opgenomen in Ned. St 1927 Nos 225 en 333, en in St 1929 No 53.

Het principe van dit verdrag is, dat Partijen zich verbinden om elkaars onderdanen, aan wie een ongeval overkomt op hun grondgebied, met betrekking tot de ongevallenverzekering op dezelfde voet te behandelen als de eigen onderdanen.

Het werd voor Indon. van kracht op 13 Sept. 1927. Opzegging is mogelijk nadat het verdrag 10 jaar van kracht is. Daarna een opzeggingstermijn van één jaar.

Dit verdrag is voor Indon. uitgewerkt in de 'Ongevallenregeling 1939' (St No 256 jo No 292). Het Ongevallenbesluit (St 1939 No 255), ter uitvoering waarvan o.m. de 'Ongevallenregeling' strekt, zegt in art.1, lid 3, dat de verplichting tot schadeloosstelling bij bedrijfsongevallen gelijkelijk geldt t.a.v. Ned. onderdanen en vreemde arbeiders en hun nagelaten betrekkingen.

Een analoge toepassing van het principe van dit verdrag komt voor in de 'Schepelingen-Ongevallenregeling 1940', n.l. in art.5, waar is aangegeven wie als schepeling zijn aan te merken. Ook hier gelijke behandeling van eigen en vreemde schepelingen op de uitkeringsplichtige schepen.[129]

In de considerans van de Schor is vermeld, dat zij dient ter verdere uitvoering van de AMvB in St 1939 No 255, zijnde het hogergenoemde Ongevallenbesluit.

[129] Zie Sohns, bladz. 83, sub 19.

In de considerans van dit laatste wordt gezegd, dat het nodig is, voor Ned.-Indië uitvoering te geven aan de op 24 Juni 1925 te Genève gesloten verdragen betreffende:

1e. schadeloosstelling voor arbeidsongevallen en

2e. gelijkheid van behandeling van vreemde arbeiders en eigen onderdanen terzake van die schadeloosstelling.

De hier genoemde datum van 24 Juni 1925 is onjuist. Het eerste verdrag is gesloten te Genève op 5 Juni 1925 (zie St 1929 No 53, bladz. 22) en het tweede te Genève op 10 Juni 1925 (zie St 1929 No 53, bladz. 36).

Opgemerkt wordt, dat het hogergenoemde verdrag betreffende schadeloosstelling voor arbeidsongevallen in principe niet toepasselijk is op ongevallen in de scheepvaart, visserij of landbouw.[130]

De Schor is éénmaal gewijzigd, n.l. bij de ord. in St 1940 No 555.

Ter uitvoering van de Schor dient de 'Schepelingen-Ongevallenverordening 1940' (St No 534), die gelijktijdig met de Schor in werking trad op 1 Jan. 1941, ingevolge het GB in St 1940 No 556.[131] Zij is gewijzigd bij de verord. in St 1948 No 74.

Zoals in Hfdst. 2 reeds is opgemerkt, was de toevoeging van het onderhavige punt r aan de aangelegenheden behorende tot de werkkring van het Dept. van Scheepvaart, hetwelk geschiedde bij GB in St 1948 No 63, formeel overbodig, aangezien art. 6, lid 1, van de Schepelingen-Ongevallenverord. bepaalt, dat de DIS belast is met het algemeen toezicht op en met de leiding van de uitvoering van de Schor en van de uitvoeringsvoorschriften daarvan.

De volgende actuele kwestie mag niet onvermeld blijven. Vóór de 2e Wereldoorlog waren de schepen van de Kon.Paketvaart-Maatschappij in Indon. teboekgesteld en voorzien van Indon. nationaliteitsbewijzen. Mitsdien waren zij ingevolge art. 2, lid 3, sub a, der Schor uitkeringsplichtige schepen in de zin dier regeling.

Aangezien deze schepen uitsluitend gebezigd worden voor de vaart tussen Indon. havens, althans tussen niet-Nederlandsche havens, vallen zij thans niet onder de werking van de Ned. Zeeongevallenwet-

[130] Zie Sohns, bladz. 82, sub 17.

[131] Zie voor een beschrijving van de bepalingen van de Schor en de Schep.-Ongev. verord. het artikel 'Schepelingen-Ongevallenregeling 1940' in De Sociale Verzekeringsgids, 27e jaargang No 7 (Jan. 1948), bladz. 100 e.v., door schrijver dezes.

1919, daar zij niet vanuit een Ned. haven buitengaats worden gebracht, zijnde een eis, die deze wet stelt t.a.v. de schepen waarop zij van toepassing is.

Zowel de Ned. als de Indon. autoriteiten zijn van oordeel, dat de Schor zich beter leent voor toepassing op de scheepsgezellen van deze schepen dan de genoemde ZOW, aangezien de Schor rekening houdt met Indon. toestanden en verhoudingen en deze Ned. wet niet.

Bovendien levert de uitvoering van de ZOW moeilijkheden op, aangezien in Indon. geen agentschap van 'Zeerisico' bestaat, zodat de betrekkelijke stukken naar Ned. zouden moeten worden opgezonden. De vereniging 'Zeerisico' is belast met de uitvoering van de ZOW.[132]

Op de bemanning van deze schepen, behorende tot het corps officieren, ongeacht welke nationaliteit zij bezitten, is ingevolge de tussen de K.P.M. en de Vereniging Centrale van Kapiteins en Officieren ter Koopvaardij, gevestigd te Rotterdam, gesloten collectieve arbeidsovereenkomst, de ZOW van toepassing verklaard.

Is de Schor thans, na de souvereiniteitsoverdracht zonder meer van toepassing op de opvarenden van deze schepen? Anders gezegd: zijn deze schepen thans uitkeringsplichtige schepen in de zin van de Schor?

Deze vraag rijst in verband met het feit dat tot op de huidige dag de Schor wordt toegepast op de scheepsgezellen (hoofdzakelijk Indonesiërs) van deze schepen, hetgeen geschiedt met stilzwijgende instemming van de Ned. Regering, in verband met de omstandigheid dat zij, zoals gezegd, formeel niet onder de werking van de ZOW vallen.

T.a.v. dit punt bepaalt art. 2, lid 3, sub b, van de Schor, dat onder uitkeringsplichtige schepen worden verstaan: schepen, welke toebehoren aan, dan wel zonder bemanning gehuurd zijn door een natuurlijk persoon of een onderneming, welke zijn of haar bedrijf geheel, dan wel in hoofdzaak in Indon. uitoefent of welke bedoelde schepen geheel, dan wel in hoofdzaak in Indon. exploiteert.

Volgens de bewoordingen van deze bepaling kan gezegd worden, dat de K.P.M. schepen thans uitkeringsplichtige schepen zijn in de zin van de Schor. De K.P.M. is een onderneming, welke haar bedrijf geheel in Indon. uitoefent en bovendien exploiteert zij haar schepen geheel aldaar.

Doch mag een Indon. wetsbepaling schepen van een vreemde nationaliteit, zij het dan ook dat deze schepen geheel in Indon. worden geëxploiteerd, aanmerken als uitkeringsplichtige schepen in de zin van de Schor?

[132] Zie Mr A. Schilthuis. De Zeeongevallenwet-1919. Uitgave 1947. Bladz. 109 e.v.

En mag een Indon. wetsbepaling de bemanning van deze schepen, ongeacht nationaliteit, beschouwen als schepelingen in de zin van de Schor?

Het antwoord op deze vragen zou bevestigend kunnen zijn, in verband met de bijzondere positie die deze schepen in Indon. innemen en het feit dat zij formeel niet onder de werking van de ZOW vallen, doch deze opvatting zou in strijd zijn met het principe dat het recht van de vlag geldt, implicerende, dat de wettelijke bepalingen, betreffende de uitkering door de werkgever aan de schepeling bij ongevallen, van het land, wiens vlag het schip voert, van kracht zijn.

François zegt terzake op bladz. 598, deel 1: 'Ten aanzien van de sociale verzekering (ongevallen, ziekte) geldt het beginsel, dat uitsluitend de wetgeving van de vlaggestaat toepasselijk is. Een andere opvatting zou practisch onuitvoerbaar zijn.'

In casu is er evenwel een geval waarin practische uitvoering zeer zeker mogelijk is. De practijk wijst dit uit. Toepassing van de ZOW daarentegen zou thans practisch onuitvoerbaar zijn, nu er in Indon. geen agentschap van Zeerisico is.

Teneinde aan de bovenvermelde toestand een onaantastbare rechtsgrond te geven dient tussen Ned. en Indon. bij overeenkomst te worden bepaald, dat de Schor toepasselijk zal zijn op de scheepsgezellen van de onderhavige schepen, terwijl Indon. zal zorg dragen, dat de door de Schor aangewezen instanties zullen worden belast met de uitvoering dezer regeling overeenkomstig de terzake geldende wettelijke bepalingen.

Het blijkt, dat de wetgever met het principe dat het recht van de vlag geldt, in de Schor enigszins rekening heeft gehouden. Art.5, lid 5, sub b en c zegt, dat als schepelingen in de zin dezer ord. niet worden beschouwd:

1e. personen die onder de Indon. Ongevallenregeling 1939 vallen, dan wel een schadeloosstelling ontvangen, krachtens een andere binnen het Koninkrijk der Nederlanden geldende wettelijke ongevallenregeling;

2e. personen van vreemde nationaliteit of staatlozen, die een schadeloosstelling ontvangen krachtens een wettelijke buitenlandse ongevallenregeling.

Het is duidelijk, dat onder 'een andere, binnen het Kon. der Ned. geldende wettelijke ongevallenregeling' zijn begrepen de Ned. Zeeongevallenwet, de Ned. Ongevallenwet e.d., en onder 'een buitenlandse ongevallenregeling' bij voorbeeld de Australische ongevallenwet.

Ten rechte beschouwde de wetgever deze categorieën schepelingen niet als schepelingen in de zin van de Schor, teneinde dubbele uitkeringen te voorkomen.

Doch wat wordt verstaan onder 'een schadeloosstelling ontvangen'?

Bij de behandeling van de Schor in de Volksraad[133] zijn hieromtrent inlichtingen gevraagd aan de Regering. Zij antwoordde, dat deze bewoordingen slaan op 'een feitelijke toestand' en 'Het is derhalve niet voldoende, wanneer recht op een schadeloosstelling bestaat'. Dit betekent, dat hier zijn bedoeld degenen, die naar aanleiding van een hen overkomen ongeval in feite een uitkering bekomen van hun toenmalige werkgever, ingevolge een ongevallenregeling van Ned. of van een ander land.

Hieraan zijn vreemde consequenties verbonden. Om een voorbeeld te noemen. Een Australiër, varende op een Austr.schip, overkomt aan boord een ongeval, n.l. een vinger wordt afgerukt. Krachtens de Austr. ongevallenregeling ontvangt hij naar aanleiding hiervan een schadeloosstelling gedurende de rest van zijn leven. De man monstert vervolgens aan op een onder Indon. vlag varend schip. Valt hij nu onder de Schor, m.a.w. is hij nu schepeling in de zin van de Schor? Antwoord: neen. Immers, art.5, lid 5, sub c, van de Schor zegt, dat geen schepeling in de zin van de Schor is iemand van vreemde nationaliteit, die een schadeloosstelling ontvangt krachtens een wettelijke buitenlandse regeling; in dit voorbeeld de Austr. ongevallenregeling.

Overkomt deze Australiër vervolgens op het Indon. schip een ongeval, dan is terzake niet de Schor van toepassing, doch de Austr. ongevallenregeling.

Nu het geval,dat een Australiër aanmonstert op een Indon. schip, terwijl hem nog nimmer een ongeval is overkomen. Hij ontvangt in feite geen schadeloosstelling krachtens de Austr. ongevallenregeling. Nu krijgt hij op het Indon. schip een ongeval. Welke regeling is terzake van toepassing? De Austr. of de Indon.? Het antwoord luidt: de Schor. Want de feitelijke toestand is, dat hij geen schadeloosstelling ontvangt volgens een wettelijke buitenlandse ongevallenregeling.

De wetgever van de Schor heeft het principe gehuldigd: ontvangt een schepeling reeds een uitkering volgens een buitenlandse regeling, dan blijft die regeling ook van kracht t.a.v. eventueel later aan hem op een Indon. schip overkomen ongeval. In de Memorie van Toelichting bij de Schor zegt de Regering, dat voorkomen dient

133 Zitting 1940-41. Bijlagen Ond.60. Stuk 5. Bladz.3.

te worden dat één persoon tegelijk onder tweeërlei voorzieningen zou komen te vallen.

In twijfel moet worden getrokken of de wetgever bij de totstandkoming van de Schor de consequenties van het onderhavige voorschrift wel duidelijk heeft overzien. Hier is inbreuk gemaakt op het principe dat het recht van de vlag geldt.

Het volgende vraagt nog de aandacht. Bij de wet van 6 Juni 1951 (LN No 3) werd bepaald dat 'dengan membatalkan segala peraturan jang berlawan dengan Undang-undang ini', de Ongevallenwet 1947 No 33 van de oude RI (Djocja) voor geheel Indon. van kracht zal zijn.

Hier is niet aangegeven welke tevoren van kracht zijnde regelingen worden ingetrokken, doch slechts is bepaald, dat dit zijn alle regelingen welke 'berlawan' met deze wet.

Het Indon-Ned. woordenboek van W.J.S.Poerwadarminta en Dr A. Teeuw, uitgave 1950, geeft als betekenis van berlawan: een tegenstander (partner enz.) hebben; zich meten; berlawan dengan, 1. zich meten (met), concurreren; 2. in strijd zijn (met), tegengesteld, tegenstrijdig, in tegenstelling tot; vijandig aan. Wat heeft de wetgever bedoeld? Zeer waarschijnlijk: in strijd zijn met.

Deze van kracht verklaarde Ongevallenwet 1947 bepaalt in art. 2, dat onder haar werkingssfeer o.m. vallen bedrijven 'jang mendjalankan pengankutan orang atau barang-barang' en 'jang mengusahakan perikanan', d.w.z. bedrijven welke zich bezighouden met het transport van personen of goederen en die welke zich bezig houden met visserij.

De vraag rees onmiddellijk of nu de pré-republikeinse wetgeving op dit gebied, inclusief de Schor, als vervallen zou moeten worden beschouwd.

De onderhavige wet is hieromtrent uiterst vaag. De considerans zegt:

'bahwa dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia belum ada perun-
'dang-undangan perburuhan jang sesuai dengan keadaan sekarang;
'bahwa ketiadaan perundang-undangan itu sanget dirasakan dan oleh
'karenja perlu dengan segera mengadakannja;
'bahwa dengan menunggu selesainja pekerdjaan tersebut terlebih
'dahulu perlu didjalankan Undang-undang Perburuhan Republik Indo-
'nesia jang sudah ada;
'bahwa 'Undang-undang Ketjelakaan 1947' ialah salah satu Undang-
'undang jang dibutuhkan dan oleh karenja perlu lekas didjalankan
'untuk seluruh Indonesia.'

Deze considerans werpt geen licht op het onderhavige duistere punt. Wat is het criterium van 'sesuai dengan keadaan sekarang'? Is de Schor in overeenstemming met de huidige toestand?

Zijn er argumenten welke pleiten voor de opvatting dat de Schor van kracht is gebleven? Ja. Deze zijn:

1. Juridisch beschouwd is de Schor niet in strijd met de 'keadaan sekarang'. 'Keadaan sekarang' betekent in juridische zin, het zijn van een souvereine rechtsstaat (art. 1, lid 1, van de VGRI). Deze souvereine rechtsstaat is Partij bij het hogergenoemde verdrag van Genève van 5 Juni 1925, betreffende de schadeloosstelling voor arbeidsongevallen. De Schor is een wettelijke regeling van de RI en voldoet aan de eisen van het verdrag. De RI heeft hiermede aan Haar verdragsverplichtingen voldaan. De Schor is derhalve in overeenstemming met de keadaan van souvereine rechtsstaat.

2. De Schor regelt een speciale materie, t.a. waarvan in de Ongevallenwet 1947 geen voorzieningen zijn getroffen. De Schor is derhalve een lex specialis, die naast genoemde wet van kracht is gebleven. Er is mitsdien geen 'berlawan' tussen de Schor en deze wet.

3. Ingevolge deze wet is de Minister van Arbeid belast met haar uitvoering en de door haar geregelde materie valt onder zijn verantwoordelijkheid. Vandaar dat deze wet gecontrasigneerd is door deze bewindsman. Zou de Schor vervallen zijn, dan zou het uit een staatsrechtelijk oogpunt vereist zijn geweest deze wet niet alleen te doen contrasigneren door de Minister van Arbeid, doch tevens door de Minister van Verbindingen, binnen wiens arbeidsterrein de uitvoering van de Schor ligt.

4. In het besluit van de Menteri Perhubungan van 4 Sept. 1951 No 3212/Ment., waarbij werden vastgesteld de werkkring en de organisatie van het Ministerie van Verbindingen, is in Hfdst. V, art. 5, sub B3, bepaald wat de werkkring van de Djawatan Pelajaran omvat.

In punt p is daar opgenomen: 'melaksanakan peraturan ketjilakaan dari anak-anak buah kapal.'

Dit ministeriele besluit is tot stand gekomen na de genoemde wet in LN 1951 No 3, welke is vastgesteld op 6 Jan. 1951 en is afgekondigd op 8 Jan. d.a.v..

De Menteri Perhubungan was derhalve blijkens zijn besluit van 4 Sept. 1951 van oordeel dat de Schepelingen-Ongevallenregeling 1940 van kracht is gebleven.

Op grond van deze argumenten dient de conclusie te worden getrokken, dat de Schor naast de Ongevallenwet 1947 onverminderd van kracht is gebleven.

Deze opvatting wordt in de practijk ook gehuldigd door de uitvoerders dezer wet, zijnde de betrokken ambtenaren van het Ministerie van Arbeid.

Wij hebben hier te maken met rechtswenselijkheid en rechtswerkelijkheid. Men behelpt zich in de practijk met oplossingen. De rechtswerkelijkheid vindt altijd wegen om hetgeen rechtswenselijkheid is, doch niet geëffectueerd is, te verwezenlijken.

Uit het bovenstaande blijkt hoe verwerpelijk het is uit een oogpunt van goede wetgeving om, in een geval als het onderhavige, niet met name de regelingen te noemen welke worden ingetrokken.

Het trekt bovendien de aandacht, dat in casu geen overgangsbepalingen zijn vastgesteld, waardoor de rechtsonzekerheid nog meer wordt bevorderd. Moeten ongevallen welke plaats hadden vóór het van kracht worden voor geheel Indon. van de Ongevallenwet 1947, worden afgewikkeld overeenkomstig haar voorschriften of overeenkomstig die van de tevoren in een deel van de RI van kracht zijnde 'Ongevallenregeling 1939'? De onderhavige wet had hieromtrent een voorziening dienen te treffen.

HOOFDSTUK 20

# HET TOEZICHT OP DE BOUW VAN SCHEPEN VOOR DE KUSTVAART EN VOOR DE INTERINSULAIRE VAART

q. Mengawasi pembuatan kapal-kapal untuk pelajaran pantai dan interinsulair.
*Vertaling*:
Het toezicht op de bouw van schepen voor de kustvaart en voor de interinsulaire vaart.

Dit punt is nieuw. Het houdt in een opdracht van de Menteri Perhubungan aan KDP om bedoeld toezicht uit te oefenen.

Doch deze opdracht is thans nog zonder inhoud. Wat het toezicht zal omvatten dient vooraf bij wet[134] te worden geregeld. Eerst dan kan dit toezicht worden uitgeoefend.

In verband hiermee ligt het op de weg van KDP terzake de nodige voorstellen bij de Minister van Verbindingen in te dienen.

De vraag rijst wat hier is bedoeld met interinsulaire vaart. De wet kent dit begrip niet. Zij kent wel het begrip kustvaart, n.l. in art. 1 van de ISW, zijnde het vervoer met zeeschepen van goederen ingeladen, en/of passagiers ingescheept, in een zeehaven of kustplaats naar een andere zeehaven of kustplaats, alwaar die goederen worden gelost, en/of die passagiers worden ontscheept, zulks ongeacht de gevolgde route.

Hieruit blijkt, dat interinsulaire vaart, in de zin van vaart tussen de Indon. eilanden onderling, gelijk is aan kustvaart.

Hier zal zijn bedoeld kustvaart in de zin van de ISW.

De practijk t.a.v. het onderhavige punt is, dat er thans van enig toezicht door KDP geen sprake is. Zoals gezegd, dienen terzake eerst wettelijke bepalingen in het leven te worden geroepen.

[134] Vergelijk de Schepenordonnantie-1935, waarin is geregeld het toezicht op de scheepvaart.

# HOOFDSTUK 21

# DE VERTEGENWOORDIGING VAN DE NEDERLANDSE SCHEEPVAARTINSPECTIE

Bij het GB van 6 Jan. 1934 No 17 (St No 12) werden regelen vastgesteld ter verzekering van de naleving van de voorschriften der Ned. Schepenwet, door Ned. schepen binnen het rechtsgebied van Ned. Indië, genaamd 'Regelen voor de naleving der Nederlandse Schepenwet'. Hierin zijn bemoeienissen opgedragen aan de HIS, de ambtenaren van het schepentoezicht en de hms.

De Schepenwet droeg de GG op een én ander te regelen, hetgeen geschiedde bij genoemd GB.

Deze door de Ned. Schepenwet voorgeschreven werkzaamheden van Indon. ambtenaren zijn opgenomen in:

art. 8. Inzending door eigenaren van schepen aan de Ned. scheepvaartinspectie van vervallen of ingetrokken certificaten, door tussenkomst van ambtenaren in Indon..

art. 28, lid 3. De door de Overheid van Indon. aangewezen ambtenaren maken van in hun rechtsgebied, aan een Ned. schip overkomen ramp een proces-verbaal op en zenden dit met hun eigen verklaring door aan het Hoofd van de Ned. Scheepvaartinspectie.

art. 49, lid 3. Een klacht tegen de kapitein wegens het zich op enigerlei wijze misdragen ten opzichte van zijn rederij, de bevrachters, de schepelingen, de passagiers of andere opvarenden, moet in Indon. worden ingediend bij het plaatselijk gezag, door wiens tussenkomst de aanklacht wordt ingezonden aan de Ned. Raad voor de Scheepvaart.

art. 63. Met het opsporen van de bij of krachtens de Schepenwet strafbaar gestelde feiten zijn mede belast de daartoe door de Overheid in Indon. aangewezen ambtenaren.

Ook in het Ned. Schepenbesluit - een AMvB ter uitvoering van de Schepenwet - werden bevoegdheden en verplichtingen opgelegd aan Indon. ambtenaren, n.l. in art. 13, lid 3, waarin was bepaald, dat in Indon. in gevallen van schade aan een schip een verklaring kon worden afgegeven door de daartoe van Overheidswege aangewezen ambtenaren.

Bij genoemd GB in St 1934 No 12, zijn o.m. ingevolge de artt. 28, lid 3, en 63 der Schepenwet de daarin bedoelde ambtenaren voor

Indon. aangewezen, n.l. de ambtenaren van het Schepentoezicht.

Verder bepaalt art.1, lid 1, van het Ned.Schepelingenbesluit ter uitvoering van art.451 i van het Ned.Wetboek van Koophandel, dat in Indon. ambtenaren van aanmonstering zijn: de door de Overheid aangewezen ambtenaren. Dit zijn ingevolge het GB in St 1938 No 4 jo dat in St 1938 No 518 de bhms en de dd.hms.

Ingevolge art.353, lid 3, van het Ned. Wetboek van Koophandel jis. art.3 van het GB in St 1938 No 4 en art.4 van het genoemde GB in St 1934 No 12, dient de kapitein van een Ned. schip voor het doen opmaken van een scheepsverklaring zich in Indon. te wenden tot de bhms of de dd.hms, die hiervan een afschrift zenden aan de Inspecteur-Generaal voor de scheepvaart in Nederland.

In het bovenstaande is aangegeven, welke werkzaamheden de Indon. ambtenaren hadden te verrichten op grond van de Ned.wetsbepalingen.

Nog andere werkzaamheden werden door de Indon. ambtenaren verricht ten behoeve van Ned., doch deze berustten niet op een voorschrift in de Ned. wet. Zij lagen op het terrein van de scheepsmeting.

In de Ned. wet, meer in het bijzonder de Meetbrievenwet 1948, is namelijk geen opdracht aan Indon. ambtenaren opgenomen, ten aanzien van het meten van schepen, varende op een Ned. zeebrief. Het meten van dergelijke schepen door de Indon. ambtenaren had plaats op grond van een afspraak tussen Ned. en Indon., gemaakt vóór de souvereiniteitsoverdracht. Deze werkzaamheden betroffen uitsluitend schepen, welke dienden te worden hermeten, i.v.m. een verbouwing en niet de nieuwe uit Ned. in Indon. aangekomen schepen, aangezien deze reeds een door Ned. afgegeven meetbrief hadden.

Bovendien oefende de Indon. scheepvaartinspectie het toezicht uit, voorgeschreven in het Ned. Schepenbesluit, het Ned.Schepelingenbesluit en de Ned. wet op de zeevaartdiploma's. Dit toezicht is bij deze wettelijke bepalingen opgedragen aan de Ned.ambtenaren, doch geschiedde door de Indon. scheepvaartinspectie ingevolge een vóór de souvereiniteitsoverdracht tussen Ned. en Indon. terzake gemaakte afspraak.

In het hoger, reeds meerdere malen genoemde art.8, lid 1, van de Overgangsovereenkomst behorende bij de RTC bepalingen is bepaald, dat de op het moment van de souvereiniteitsoverdracht bestaande wettelijke regelingen van Ned. en van Indon., voorzover zij niet onverenigbaar zijn met deze overdracht, ongewijzigd van kracht blijven als eigen regelingen van Ned. en van Indon..

De hogervermelde bepalingen in de Ned. wet, zomede die ter uitvoering hiervan in de Indon.wet, zijn onverenigbaar met deze overdracht en hebben derhalve formeel hun kracht verloren. Zij zijn een dode letter geworden.

Vóór 27 Dec. 1949 was Indon. in staatsrechtelijke zin, ondergeschikt aan Ned. Deze verhouding bracht met zich, dat de Ned. wet een opdracht kon geven aan Indon., houdende o.m. dat de door de Indon. Overheid aan te wijzen ambtenaren bepaalde werkzaamheden moesten verrichten ten behoeve van Ned.

Thans nu Indon. een souvereine staat is, zijn deze opdrachten onverenigbaar met de verkregen souvereiniteit. Het staat thans niet meer eenzijdig ter beoordeling van Ned. of al dan niet een opdracht aan Indon. dient te worden gegeven. Hiertoe mist Ned. de bevoegdheid. Doch het staat thans ter beoordeling van de RI of Zij aan een verzoek van Ned., houdende dat Haar ambtenaren werkzaamheden zullen verrichten ten behoeve van Ned., al dan niet wenst te voldoen. Zulks kan thans slechts geschieden ingevolge een tussen beide landen gesloten overeenkomst.

Na de souvereiniteitsoverdracht gingen, op grond van een stilzwijgende afspraak tussen beide landen, de Indon. ambtenaren door met de hogergenoemde werkzaamheden ten behoeve van Ned.[135]

Doch op de Tweede Ministersconferentie van de Ned.-Indon.Unie kwam dit punt ter sprake. Op de Eerste Conferentie was daarvoor geen gelegenheid, omdat dringender aangelegenheden voorrang eisten.

Op de Tweede Conferentie werd een besluit vastgesteld dd. 29 Nov. 1950 No MCII/CIII/2, waarvan art. 3 bepaalt dat de Reg. van de RI, met inachtneming van de gewijzigde omstandigheden, ingevolge het te dezer Conferentie gedane verzoek van de Ned. Regering, Haar ambtenaren zal doen voortgaan met het waarnemen van werkzaamheden,

135 Deze stilzwijgende afspraak heeft het rechtskarakter van een overeenkomst tussen beide landen. Hier is niet sprake van een besluit van de Ministersconferentie, aangezien de overeenkomst niet op een dergelijke conferentie is gesloten.
Ook hier weer een voorbeeld van derogatie van de internationale overeenkomst aan de nationale grondwet, naar de opvatting van de rechtsfunctionarissen die de afspraak hebben gemaakt of haar in de practijk uitvoerden. Ook dit begrijpt men beter indien men niet legistisch denkt, doch 'adatrechtelijk' in de trant der beslissingen-leer van Ter Haar en Logemann.

welke voortvloeien uit de hogergenoemde wettelijke bepalingen, totdat terzake in onderling overleg een nieuwe voorziening zal zijn getroffen.

De onderhavige werkzaamheden van de Indon. ambtenaren hadden betrekking op Ned. schepen welke permanent dan wel hoofdzakelijk voeren in de Indon. wateren, d.w.z. tussen Indon. havens, en in verband hiermee hetzij geheel, hetzij voor het grootste deel, onttrokken waren aan het toezicht van de Ned. instanties. Onder deze schepen viel o.m. de gehele vloot van de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij. Zowel voor Ned. als voor Indon. zijn bij het transport door deze schepen grote economische belangen betrokken. Zij vervullen een bijzondere taak in de Indon. Archipel. In verband hiermee vroegen verschillende aangelegenheden een voorziening.

Daarom werd in art.1 van genoemd besluit van de Tweede Ministersconferentie, overwegende, dat het ten gevolge van de gewijzigde omstandigheden gewenst is nadere regelingen te treffen met betrekking tot Ned. schepen, welke voor langere duur, dan wel in zekere mate, onttrokken zijn aan het toezicht van de betrokken Ned. instanties, bepaald, dat de Regeringen van de beide deelgenoten, op basis van pariteit een commissie zullen instellen, bestaande uit enige, door elk dier Regeringen aan te wijzen leden, welke commissie tot taak heeft het ontwerpen van regelingen voor deze schepen ten aanzien van de Schepenwet, de Wet op de Zeevaartdiploma's, de Meetbrievenwet 1948, het Wetboek van Koophandel (arbeidsovereenkomst van schepelingen), de Zeeongevallenwet en andere op het gebied van scheepvaart bestaande Ned. wettelijke regelingen.

Art.2 van dit besluit bepaalt, dat de commissie haar eindrapport zal uitbrengen binnen 6 maanden nadat zij haar werkzaamheden zal hebben aangevangen.

Deze commissie werd ingesteld en werd in de wandeling aangeduid als 'De Paritaire Commissie'.

De grote afstand tussen de beide landen was een belemmering, voor het aanstonds aanvangen van haar werkzaamheden. Aangezien het ongewenst was hier nog langer mee te talmen, droeg KDP tijdens zijn verblijf in Nederland, in Nov.1951, aan de aldaar met verlof vertoevende hoofdambtenaar te zijner beschikking, namens de Menteri Perhubungan, op een voor-ontwerp samen te stellen van de door de commissie te ontwerpen regelingen. Bij het samenstellen hiervan pleegde bedoelde hoofdambtenaar overleg met de betrokken autoriteiten van het Ned. Directoraat-Generaal van Scheepvaart.

Dit voor-ontwerp kwam gereed, doch de overeenkomst kwam tot nu toe nog niet tot stand.

Wel werd, vooruitlopende op de overeenkomst, bij notawisseling tussen de beide Regeringen overeengekomen, dat vanaf 1 Jan.1953 door de Nederlandse consulaire ambtenaren worden verricht enige consulaire werkzaamheden, zoals het opmaken van scheepsverklaringen, het aftekenen van journalen en zeebrieven, welke werkzaamheden te voren voor Nederland werden uitgeoefend door de hms van de RI. Bovendien werd bij notawisseling overeengekomen, dat de werkzaamheden betreffende de Ned.scheepvaartinspectie vanaf 1 Jan.1954 zullen worden uitgeoefend door ambtenaren van het Ned.Hoge Commissariaat in Indon..

## HOOFDSTUK 22

# DE RAAD VOOR DE SCHEEPVAART

Bij de ord. in St 1873 No 119 werden vastgesteld Bepalingen omtrent de huishouding en tucht op de Ned.-Ind. koopvaardijschepen. Hierbij werd ingesteld een Raad van Tucht, bestaande uit 2 zeeofficieren en 3 koopvaardijschippers, in of buiten werkelijke dienst, of vroeger die betrekking bekleed hebbende. Deze raad moest door de GG worden ingesteld en zitting houden te Batavia.

Een wijziging had plaats bij de ord. in St 1927 No 288, waarbij o.m. genoemde Raad werd omgezet in een Raad voor de Scheepvaart, bestaande uit 5 leden, n.l. een als voorzitter door de CZM aangewezen hoofdofficier der Kon.Marine, bij voorkeur lid van het Hoog Militair Gerechtshof, de hm te Tg.Priok en 3 koopvaardij schippers, de laatsten in of buiten werkelijke dienst of vroeger die betrekking bekleed hebbende.

Bij de ord. in St 1931 No 7 werd de samenstelling van de Raad veranderd in: een lid tevens voorzitter, zijnde hoofd-(c.q. vlag-) officier of oud-hoofd (c.q. vlag-)officier der Kon.Marine, bij voorkeur lid van het Hoog Mil.Gerechtshof, benevens 5 vaste leden en wel een rechtsgeleerde, de hm te Tg.Priok, 3 schippers of oudschippers ter koopvaardij, dan wel 2 schippers of oud-schippers ter koopvaardij en een gezaghebber of oud-gezaghebber der GM, alsmede een buitengewoon lid dat moest zijn scheepswerktuigkundige of oud-scheepswtk. Het bg.lid nam slechts zitting indien de voorzitter of de Raad van oordeel was, dat zijn tegenwoordigheid door de aard van het te behandelen geval wenselijk werd gemaakt. Als plv. lid, tevens voorzitter, trad op een hoofd (c.q. vlag-)officier der Kon.Marine.

In 1932 had wederom een wijziging plaats. Toen werd bij de ord. in St 1932 No 179 het buitengewoon lid vervangen door 2 bg. leden, n.l. de Inspecteur-Onderhoofd van de Dienst van Scheepvaart, die slechts zitting mocht nemen in de gevallen dat de Raad door de CZM was uitgenodigd een onderzoek in te stellen naar de oorzaak van een aan een buitengaats gebezigd, geen oorlogschip zijnd, landsvaartuig overkomen scheepsramp, en een scheepswtk. of oud scheepswtk., die slechts zitting mocht nemen indien de voorzitter of de Raad van oordeel was, dat zijn tegenwoordigheid door de aard van het te behandelen geval wenselijk werd gemaakt.

Vervolgens kwam in 1934 tot stand de Ordonnantie op de Raad voor

de Scheepvaart(St 1934 No 215), dewelke in werking trad op 1 April 1938, ingevolge het GB in St 1938 No 2.[136] Hierbij werden ingetrokken de genoemde ord. in St 1873 No 119 en de Instructie voor de voorzitter en de leden van de Raad voor de Scheepvaart, vastgesteld bij reg.ver. in St 1928 No 215.

De Raad is een tuchtcollege.

Blijkens art.1 van de ord. van 1934 is de taak van het College:

1. een onderzoek instellen en beslissingen nemen als bedoeld in art.25, leden 4, 7, 8 en 11, van de SO (onderzoek in verband met scheepsrampen en eventueel tuchtmaatregelen t.a.v. kapitein en scheepsofficieren);
2. oordelen in de gevallen als bedoeld in art.373 a WvK (klacht tegen de kapitein wegens misdraging t.o.v. schip, lading of opvarenden);
3. een onderzoek instellen of een oordeel uitspreken in alle gevallen waarin zulks bij enige wettelijke bepaling aan het College wordt opgedragen (tot nu toe is dit niet geschied).

Vermelding verdient het bepaalde in art.24, lid 3, van de SO, n.l. dat indien de eigenaar van een schip, agent of kapitein meent, dat het schip ten onrechte is aangehouden of een certificaat ten onrechte is geweigerd, is vervallen verklaard of is aangehouden, herziening van de beslissing kan worden gevraagd aan de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)). Alvorens deze zijn beslissing neemt, is hij verplicht ten minste 2 leden van de Raad te raadplegen.

Wij zien hier, dat niet de Raad als geheel, als College, dient te worden geraadpleegd, doch minstens 2 leden individueel.

De samenstelling van de Raad werd in 1934 vastgesteld als volgt: een lid, tevens voorzitter, die moet zijn hoofd- (of vlag-)officier of oud-hoofd (of vlag)officier der Kon.Marine, bij voorkeur lid van het Hoog Mil. Gerechtshof, 5 vaste leden, en wel, een rechtsgeleerde, de hm te Tg.Priok en 3 kapiteins of oud-kapiteins ter koopvaardij, dan wel 2 kapiteins of oud-kapiteins ter koopvaardij en 1 gezaghebber of oudgezaghebber bij de GM, alsmede een bg.lid dat moet zijn scheepswtk. of oud-scheepswtk.; het bg.lid neemt slechts zitting indien de voorzitter of de Raad van oordeel is, dat zijn tegenwoordigheid door de aard van het te behandelen geval wenselijk wordt gemaakt. Als plv. lid tevens voorzitter treedt op een hoofd-(of vlag-)officier der Kon.Marine.

Als secretaris van de Raad trad op de hm te Tg.Priok, lid van de

[136] Zie voor een beschrijving van de bepalingen dezer ord Buffart, Hfdst.9.

Raad, aan wie door de HIS, voorzover in overleg met de voorzitter nodig werd geacht, een ambtenaar werd toegevoegd.

Bij de VMG van 23 Jan. 1942 No 145/DvO/I (JC 1942 No 7a) werd de mogelijkheid geschapen, dat, in afwijking van het voorschrift van art. 3, lid 4, van de Ordonnantie op de Raad voor de Scheepvaart, de behandeling van een zaak met gesloten deuren geschiedt. Dit hield verband met de oorlogstoestand. Hierdoor werd getracht te voorkomen, dat de vijand inlichtingen omtrent het betrekkelijke schip zou kunnen krijgen.

De ord. in St 1947 No 66 bracht wederom een wijziging in de samenstelling van de Raad; de hm te Tg. Priok kwam als lid te vervallen en het rechtsgeleerde lid werd tevens secretaris.

Blijkens de Memorie van Toelichting[137] gold hiervoor de volgende overweging. De HIS heeft de leiding over het schepentoezicht en hij is tevens belast met het onderzoek naar de oorzaken van plaats gehad hebbende scheepsrampen en met de uitoefening van het scheepsbedrijf verband houdende ongevallen, waarbij het schip is betrokken, welke gevallen door de Raad voor de Scheepvaart worden behandeld. Genoemd Diensthoofd heeft met de rechtspraak van de Raad geen bemoeienis. Hij is toezichthoudend functionaris, hij staat naast de Raad.

De hm te Tg. Priok neemt deel aan het schepentoezicht, terwijl het bedoelde onderzoek naar de oorzaken van de scheepsrampen en ongevallen in de practijk door hem namens de Hoofdinspecteur wordt verricht, aangezien deze haven het centrale punt is waar de meeste schepen en voor enigszins langer tijd komen, zodat daar gelegenheid aanwezig is om getuigen te horen. Deze hm is derhalve onderzoekingsambtenaar met betrekking tot zaken die door de Raad worden behandeld, weshalve hij evenals de Hoofdinspecteur in dit College geen zitting dient te hebben.

Tot zover de Memorie van Toelichting.

Het aantal vaste leden werd derhalve met één verminderd en gebracht op vijf.

Behalve enkele andere ondergeschikte wijzigingen in de ord. op de Raad voor de Scheepvaart, bracht de onderhavige ord. in St 1947 No 66 tevens een wijziging in art. 25, lid 11, van de SO.

Dit lid 11 luidde oorspronkelijk: 'Door de Raad kan een op

[137] Niet gepubliceerd. Is bij het ontwerp tot wijziging der ord. door de CZM overgelegd bij diens aan de Lt. GG, door tussenkomst van de Directeur van Justitie, gericht schrijven van 18 Sept. 1946 No Sch 3/1/1.

grond van het bepaalde in het achtste lid ontnomen bevoegdheid aan de belanghebbende worden teruggegeven, wanneer de Raad van oordeel is, dat hij weder geschikt is zijn beroepsplichten te vervullen.'

De nieuwe tekst luidt: 'Op grond van nader gebleken feiten of bijzondere omstandigheden kan op voordracht van de Commandant der Zeemacht en Hoofd van het Departement der Marine, zomede op verzoek van de belanghebbende of van de reder bij wie de belanghebbende laatstelijk in dienst was, door de raad een op grond van het bepaalde in het achtste lid ontnomen bevoegdheid aan de belanghebbende worden teruggegeven, wanneer de raad van oordeel is dat hij weder geschikt is zijn beroepsplichten te vervullen.'

De Mem. van Toel. vermeldt t.a. hiervan, dat deze wijziging beoogt een leemte weg te nemen, aangezien niet is bepaald op grond waarvan en door wie een dergelijke aangelegenheid, welke kan leiden tot teruggave van aan een kapitein of scheepsofficier ontnomen bevoegdheid, bij de raad voor de scheepvaart wordt aanhangig gemaakt.

Deze wijziging is duidelijk. Doch een punt hiermee samenhangende is onduidelijk, n.l. het volgende. In de vakergenoemde ord. in St 1947 No 50 is in art. 2 bepaald, dat waar in KBen, ords, reg. verordeningen, besluiten en administratieve regelingen of beschikkingen sprake is van Comm. der Zeemacht en Hoofd van het Dept. der Marine, wordt daarvoor gelezen, voorzover betrekking hebbende op de ingevolge het besluit in St 1947 No 40 tot de werkkring van het Dept. van Scheepvaart behorende aangelegenheden: Directeur van Scheepvaart.

In dit GB in St 1947 No 40 is niet genoemd de Raad voor de Scheepvaart, doch aangezien daarin wel is opgenomen 'het toezicht op de scheepvaart ingevolge de Schepenordonnantie' en de Raad een verlengstuk is van dit toezicht, dient gezegd te worden, dat de aangelegenheden betreffende de Raad, uiteraard voorzover deze niet uitdrukkelijk bij enige wettelijke bepaling aan een andere instantie zijn voorbehouden, behoren tot de werkkring van het Dept. van Scheepvaart (thans DP).

Art. 4 van de ord. in St 1947 No 50 bepaalt, dat zij in werking treedt met ingang van 1 Maart 1947.[138] Zij heeft derhalve betrekking o.m. op de ords die op deze datum bestonden.

138 In Hfdst. 2 is reeds vermeld, dat hier had dienen te zijn bepaald: 'Deze ordonnantie wordt geacht in werking te zijn getreden op 1 Maart 1947', of 'Deze ordonnantie treedt in werking met ingang van de dag na die harer afkondiging en werkt terug tot op 1 Maart 1947.

De ord. in St 1947 No 66 waarbij art.25, lid 11, der SO werd gewijzigd, werd vastgesteld op 22 April 1947, afgekondigd op 6 Mei 1947, terwijl zij in werking trad met ingang van de dag na die harer afkondiging.

Formeel is derhalve de in art.25, lid 11, der SO aan de Comm.der Zeemacht toegekende bevoegdheid niet overgegaan op de DIS.

Vermeld zij, dat de Comm.der Zeemacht het ontwerp van deze wijziging bij zijn schrijven van 18 Sept.1946 No Sch 3/1/1 aan de Lt. GG toezond, door tussenkomst van de Directeur van Justitie. Deze laatste zond het bij zijn brief van 5 Maart 1947 No JU 4/1/4 aan de Landvoogd, met gevolg dat, zoals gezegd, de ord. eerst op 22 April 1947 tot stand kwam. Intussen was op 1 Maart 1947 het Dept. van Scheepvaart ingesteld en de genoemde ord. in St 1947 No 50 van kracht geworden, terwijl per abuis werd nagelaten tijdig in het ontwerp Commandant der Zeemacht te wijzigen in Directeur van Scheepvaart.

Moet in de practijk het formele standpunt worden ingenomen, houdende dat bedoelde bevoegdheid bij de CZM is gebleven? Naar voorkomt niet. Immers, de bedoeling van de ord. in St 1947 No 50 is, dat alle daar bedoelde bevoegdheden van de Comm.der Zeemacht overgingen naar de DIS; dit was het logische gevolg van de instelling van het zelfstandig Dept.van Scheepvaart. Het zou in strijd zijn met deze bedoeling, wanneer de onderhavige bevoegdheid, die naar haar aard toekomt aan de DIS(KDP), in de practijk zou worden uitgeoefend door de Comm.der Zeemacht (thans Kepala Staf ALRI).

In de practijk zal derhalve het standpunt moeten worden ingenomen, dat deze bevoegdheid is overgegaan op de DIS en thans toekomt aan de Menteri Perhubungan (KDP).

Bij de ord. in St 1949 No 103 kwam wederom een wijziging van de Ord. op de Raad voor de Scheepvaart tot stand.[139]

Hierbij werd een afzonderlijke secretaris-niet lid aan de Raad toegevoegd. In de practijk voldeed de combinatie rechtsgeleerd lid-secretaris niet, aangezien dit lid te zeer in beslag was genomen door andere ambtelijke werkzaamheden. Het was n.l. gebruik tot rechtsgeleerd lid te benoemen een lid van de staande of zittende magistratuur.

Voor het rechtsgeleerde lid en voor de secretaris werd verplicht gesteld de hoedanigheid van meester in de rechten dan wel een op-

139 In Engelbrecht, Uitgave 1950, bladz. 754, is verzuimd deze wijziging in de tekst der Ord. op de R.v.d.S. te verwerken.

leiding te hebben genoten gelijkwaardig aan die voor het verwerven van genoemde hoedanigheid vereist.

Medio 1950 werd door KDP bij de Menteri P., T. dan P.U. ingediend een wetsontwerp, houdende wijziging van de samenstelling van de Raad voor de Scheepvaart. De daarin voorgestelde samenstelling van het College was: voorzitter, een lid van de Hoge Raad (Mahkamah Agung) en als leden 3 kapiteins of oud-kapiteins ter koopvaardij en 1 gezaghebber of oud-gezaghebber van de DPN, dan wel 2 kapiteins of oud-kapiteins ter koopvaardij en 2 gezaghebbers of oud-gezaghebbers van de DPN. Totaal 5 leden. Bovendien een buitengewoon lid, hetwelk moet zijn scheepswerktuigkundige of oud-scheepswerktuigkundige. Verder een plaatsvervangend lid, tevens plaatsvervangend voorzitter, eveneens een lid van de Hoge Raad, zomede een plaatsvervangend lid, hetwelk moet zijn kapitein of oud-kapitein ter koopvaardij. Totaal 2 plaatsvervangende leden.

De voorgestelde samenstelling was derhalve: 5 gewone leden, 1 buitengewoon lid en 2 plv. leden.

Dit voorstel is tot nu toe niet tot wet verheven. Het schijnt een geruisloze dood te zijn gestorven.

Vervolgens werd medio 1953 door KDP bij de Menteri Perhubungan ingediend een ontwerp-noodwet, strekkende tot wijziging van de samenstelling van de Raad. Voorgesteld werd het College te doen bestaan uit een lid-voorzitter en twee gewone leden. De voorzitter is een lid van de Hoge Raad (Mahkamah Agung). De gewone leden zijn twee kapiteins of oud-kapiteins ter koopvaardij, dan wel een kapitein of een oud-kapitein ter koopvaardij en een gezaghebber of een oud-gezaghebber van de Dinas Pelajaran Negara. Verder is voorgesteld te benoemen een lid-plaatsvervangend voorzitter, eveneens zijnde lid van de Hoge Raad, een plaatsvervangend lid, zijnde kapitein of oud-kapitein ter koopvaardij dan wel gezaghebber of oud-gezaghebber bij de Dinas Pelajaran Negara, benevens een buitengewoon lid zijnde scheepswerktuigkundige of oud-scheepswerktuigkundige.

De voorgestelde samenstelling is derhalve: 3 gewone leden, 1 buitengewoon lid en 2 plv. leden.

Verder is in dit ontwerp bepaald, dat KDP of een door dit Diensthoofd aangewezen ambtenaar, bevoegd is de vergaderingen van de Raad, ook die welke met gesloten deuren worden gehouden, bij te wonen en aldaar omtrent alle bij de Raad in onderzoek of in behandeling zijnde gevallen zijn gevoelen kenbaar te maken. Te dien einde wordt door de secretaris zo tijdig mogelijk aan KDP schriftelijk medegedeeld, waar en wanneer de vergaderingen worden gehouden.

Een punt dat nog de aandacht vraagt is het volgende.

Zoals in Hfdst.18 is vermeld, zijn in Indon. werkzaam een Commissie voor de stuurlieden-examens en een Commissie voor de machinisten-examens.

Krachtens de Ned. wet op de zeevaartdiploma's (Ned. St 1935 No 456) bepaalt het Ned. Ruil- en dienstdiplomareglement (Ned. St 1936 No 579 H), dat de door beide Indon. Commissies afgegeven diploma's in Ned. kunnen worden ingeruild tegen overeenkomstige Ned. diploma's, z.g.n. ruildiploma's.

Omgekeerd kunnen ingevolge het Diplomareglement 1939 de Ned.diploma's voor stuurlieden en voor machinisten in Indon. worden ingeruild tegen overeenkomstige Indon. diploma's, eveneens z.g.n. ruildiploma's.

In art.25, lid 9, van de SO is bepaald, dat wanneer iemand door de Indon. Raad voor de Scheepvaart onbevoegd is verklaard om in een of meer bepaalde betrekkingen op een Indon. zeeschip buitengaats dienst te doen, de onbevoegd verklaarde verplicht is de diploma's zijner vroegere bevoegdheid onmiddellijk na de betekening van de uitspraak af te geven aan de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)), die van de onbevoegdverklaring kennis geeft aan de hms en aan de inspecteur-generaal voor de scheepvaart in Ned..

Dit laatste voorschrift is gebaseerd op het feit, dat Ned. en Indon. elkaars diploma's erkennen. Heeft de onbevoegdverklaarde alleen een Indon. diploma en geen Ned. ruildiploma, dan wordt voorkomen, dat hij, nadat zijn Indon. diploma door de Raad voor de Scheepvaart is ingenomen, toch nog zal trachten een Ned. ruildiploma te verkrijgen, waarmee hij op een Ned.zeeschip zou kunnen varen. De Ned. Inspecteur-Generaal is op de hoogte gesteld.

Heeft betrokkene een Ned. diploma en is hem op grond daarvan uitgereikt een Indon. ruildiploma, dan mag de Raad hem slechts het Indon. ruildiploma ontnemen en niet tevens het Ned. diploma. Immers, art.25, lid 9, van de SO bepaalt, dat de onbevoegdverklaarde moet afgeven 'de diploma's zijner vroegere bevoegdheid'. Wat deze bevoegdheid is, geeft lid 8 van dit artikel aan, n.l. de bevoegdheid om in een of meer bepaalde betrekkingen op een Indon.zeeschip buitengaats dienst te doen. En deze bevoegdheid ontleent hij aan een Indon. diploma of aan een Indon. ruildiploma, doch niet aan een Ned. diploma. Zie art.112,lid 1, van de SV, waarin is bepaald, dat, indien het schip een Indon. zeeschip is, de diploma's bedoeld in art.111 dier verord., door de bezitter moeten zijn verkregen door te voldoen aan door de GG(thans de Menteri Perhubungan (KDP)) vastgestelde examens, dan wel hem zijn uitgereikt ingevolge het

Diplomareglement 1939. Hier is derhalve bedoeld een Indon. diploma of een Indon. ruildiploma.

De erkenning door Ned. van de Indon. diploma's uit zich ook in het bepaalde in art. 112, lid 3, van de SV. Daarin is namelijk voorgeschreven, dat een diploma, bedoeld in het 1e lid (zoals gezegd, is dat een Indon. diploma of een Indon. ruildiploma) ongeldig wordt, wanneer de houder door de Raad voor de Scheepvaart in Ned. onbevoegd is verklaard om als kapitein, stuurman of machinist dienst te doen op een schip waarop de Ned. Schepenwet van toepassing is, dus op een Ned. zeeschip.

Deze bepaling is duidelijk. Zij wil voorkomen, dat iemand, wiens Ned. diploma door de Ned. Raad voor de Scheepvaart is ingenomen, bevoegd blijft op een Indon. zeeschip te varen, hetzij met een Indon. diploma, hetzij met een Indon. ruildiploma.

Om een voorbeeld te noemen. Iemand heeft een Indon. diploma van 2e rang, heeft nadien in Ned. 1e rang gehaald en op grond van dit Ned. diploma 1e rang is hem in Indon. uitgereikt een Indon. ruildiploma 1e rang.

Nu verklaart de Ned. Raad voor de Scheepvaart hem onbevoegd om als stuurman dienst te doen op een Ned. zeeschip. Krachtens genoemd art. 112, lid 3, van de SV zijn nu zijn Indon. diploma 2e rang en zijn Indon. ruildiploma 1e rang tevens ongeldig.

Stel dat betrokkene nog niet op grond van zijn Ned. diploma 1e rang een Indon. ruildiploma 1e rang had gekregen, dan is hem dit, nadat de Ned. Raad voor de Scheepvaart hem onbevoegd heeft verklaard als stuurman dienst te doen op een Ned. zeeschip, onmogelijk. Immers, evenals zulks in Indon. het geval is, moet betrokkene zijn Ned. diploma 1e rang na de uitspraak van de Ned. Raad afgeven. Daardoor wordt hem tevens de mogelijkheid ontnomen om een Indon. ruildiploma 1e rang te verkrijgen, aangezien daarvoor overlegging van het Ned. diploma vereist is.

Bezien wij nu dit punt van de andere zijde, dan blijkt, dat een overeenkomstige bepaling niet in de Ned. wet voorkomt. In de Ned. Schepenwet is niet bepaald, dat wanneer de Indon. Raad voor de Scheepvaart iemand onbevoegd verklaart om als kapitein, stuurman of machinist dienst te doen op een Indon. zeeschip, zijn eventuele Ned. diploma's of Ned. ruildiploma's eveneens ongeldig worden.

Art. 39, lid 1, van de Ned. Schepenwet bepaalt slechts, dat de onbevoegdverklaarde, die in het bezit is van in Ned. geldige diploma's, verplicht is de diploma's zijner vroegere bevoegdheid onmiddellijk na de betekening der uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart af te geven aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

De bepaling, dat in dit geval tevens de Indon. diploma's ongeldig worden, is, zoals reeds hoger vermeld, niet in de Ned. wet, doch in de Indon. wet opgenomen, n.l. in art. 112, lid 3, van de SV.

Dit verschil tussen de Ned. wet en de Indon. wet kan niet anders worden gezien, dan dat de Ned. wetgever minder eerbied had voor de uitspraken van de Indon. Raad voor de Scheepvaart dan voor die van het Ned. College. Het genoemde lid 3 van art. 112 van de SV zal naar voorkomt op aandrang van Ned. zijde tot stand zijn gekomen.

De situatie was derhalve aldus, dat indien de Indon. Raad de bevoegdheid ontnam aan iemand, in het bezit van een Indon. diploma en/of een Indon. ruildiploma, zomede van een Ned. diploma en/of een Ned. ruildiploma, om als kapitein, stuurman of machinist dienst te doen op een Indon. zeeschip, betrokkene wel zijn Indon. diploma's moest afgeven aan de Directeur van Scheepvaart, doch zijn Ned. diploma's bleven geldig.

Het gevolg hiervan was, dat betrokkene bevoegd bleef op een Ned. zeeschip te varen. Ned. trok zich in een dergelijk geval niets aan van de uitspraak van de Indon. Raad.

Thans de vraag welk standpunt dient Indon. in te nemen t.a.v. het bepaalde in art. 112, lid 3, van de SV.

Zoals deze bepaling thans luidt, betekent zij, dat de Indon. wet gevolgen verbindt aan de uitspraak van een buitenlands tuchtcollege, gevolgen welke inbreuk maken op de rechten van de bezitters van een Indon. diploma of van een Indon. ruildiploma. In populaire bewoordingen gezegd, houdt deze bepaling in: gij zijt door de Ned. Raad gestraft, Uw bevoegdheid om als stuurman op een Ned. zeeschip te varen is U voor zes maanden ontnomen en dit brengt mee, dat Uw Indon. diploma eveneens gedurende deze termijn ongeldig is, zodat gij ook in deze tijd niet op een Indon. zeeschip als stuurman moogt varen.

Ik ben geen bewonderaar van dit principe. Voor mij ligt dit punt zodanig, dat de maatregel door de Ned. Raad of door de Indon. Raad getroffen, slechts gevolgen mag hebben ten aanzien van de bevoegdheid dienst te doen op zeeschepen, welke vallen onder de jurisdictie, hetzij van de Ned. Raad, hetzij van de Indon. Raad.

Er moet zuiver scheiding worden gemaakt tussen de jurisdictie van de beide Colleges. Dus geen gevolgen van een Indon. uitspraak ten aanzien van het dienst doen op Ned. zeeschepen (dit is zoals vermeld reeds het geval), doch evenmin gevolgen van een Ned. uitspraak ten aanzien van het dienst doen op Indon. zeeschepen.

Thans de vraag hoe kan dit geëffectueerd worden.

Heeft lid 3 van art. 112 van de SV nog rechtskracht nu Indon. een

souvereine staat is geworden? Voor de beantwoording dient acht te worden geslagen op het vaker genoemde lid 1 van art.8 van de Overgangsovereenkomst behorende bij de RTC bepalingen. Dan rijst de vraag of het bepaalde in art.112, lid 3, van de SV onverenigbaar is met de souvereiniteitsoverdracht.

Ik meen deze laatste vraag bevestigend te moeten beantwoorden. Immers, het is onverenigbaar met de souvereiniteit van een land, wanneer de uitspraak van een buitenlandse tuchtrechter (in casu de Ned. Raad voor de Scheepvaart) zonder meer inbreuk maakt op een recht van iemand, aan wie dat recht (het mogen dienst doen als kapitein, stuurman enz. op een nationaal schip van dat land) door de bevoegde instantie van dat land is verleend.

Een souvereine staat heeft uiteraard de bevoegdheid personen die aan bepaalde eisen voldoen, het recht te verlenen dienst te doen als kapitein, stuurman, enz. op zijn schepen, d.w.z. schepen, die voorzien zijn van nationaliteitsbewijzen van deze staat en derhalve diens nationale vlag voeren. En deze staat heeft eveneens de bevoegdheid, wanneer daartoe termen aanwezig zijn, b.v. wegens gebleken ongeschiktheid, dit recht voor korter of langer duur aan die personen te ontnemen. Dit ontnemen geschiedt door de daartoe bevoegde instantie.

Dit toekennen en dit ontnemen van dat recht komt uitsluitend toe aan de souvereine staat, voorzover betreft de uitoefening van dit recht op nationale schepen, doch niet t.a.v. schepen welke de vlag voeren van een andere staat. Eerstbedoelde staat heeft de verantwoordelijkheid voor zijn nationale schepen, wat betreft de veiligheid van schip, opvarenden en lading. Hij stelt derhalve regels vast ten aanzien van de eisen waaraan de kapitein, stuurman enz. moeten voldoen. En ook alleen deze staat heeft uit te maken of iemand die reeds getoond heeft aan die eisen te voldoen door het afleggen van een examen, niettemin wegens zijn gedragingen voor korter of langer tijd het recht moet worden ontnomen in bedoelde betrekkingen op een nationaal schip te varen.

Een buitenlandse tuchtrechter kan derhalve zonder meer niet de bevoegdheden van een souvereine staat, als hogervermeld, aantasten.

Een dergelijke aantasting zou slechts rechtsgeldig zijn, indien terzake door de staten een overeenkomst was gesloten. Was mitsdien de bepaling van art.112, lid 3, van de SV na de souvereiniteitsoverdracht in de vorm van een overeenkomst tussen beide landen tot stand gekomen, dan zou deze kracht van wet hebben.

Doch aangezien deze bepaling reeds dateert van vóór deze overdracht, kan ik slechts tot de conclusie komen, dat zij thans krachteloos is. Zij is een dode letter geworden.

Het volgende dient nog naar voren te worden gebracht omtrent het genoemde art. 373 a WvK.

Hierin is bepaald dat de kapitein, die zich ten opzichte van schip, lading of opvarenden op enigerlei wijze heeft misdragen, bij beslissing van de raad voor de scheepvaart de bevoegdheid kan worden ontnomen gedurende een bepaalde tijd, twee jaren niet te boven gaande, als kapitein op een Indon. schip te varen.

Daarvoor is nodig een aanklacht van de reder of van een opvarende, in te dienen binnen drie weken na de aankomst van het schip op de eerste plaats, welke door het schip wordt aangedaan, nadat de misdraging heeft plaats gehad. Binnen Indon. geldt als zodanige plaats alleen de plaats waar een hm bescheiden is en buiten Indon. alleen de plaats waar een Indon. consulaire ambtenaar is. De klacht wordt ter doorzending aan het Hoofd van het Depart. der Marine ingediend binnen Indon. bij de hm en buiten Indon. bij de Indon. consulaire ambtenaar en door genoemd departementshoofd ter voorlopige beoordeling gesteld in handen van de advocaat-fiscaal voor de land- en zeemacht in Indon. (thans de djaksa tentara agung).

Indien het advies van deze ambtenaar afwijzend is, wordt indien het Hoofd van het Depart. der Marine zich daarmee verenigt, aan de klacht geen gevolg gegeven. Is bedoeld advies niet afwijzend, of kan het departementshoofd zich met het afwijzend advies niet verenigen dan wordt de klacht door laatstgenoemde autoriteit tot het houden van een onderzoek en het nemen ener beslissing doorgezonden aan de Raad voor de Scheepvaart.

Blijkens de Memorie van Toelichting[140] bij dit artikel, hetwelk in 1934 in het WvK is opgenomen (St 1934 No 214 jis. 1938 Nos 1 en 2) werd de in het eerste lid vervatte bepaling zonder wijziging harer strekking overgenomen uit het, in de eerste alinea van dit Hoofdstuk genoemde, Reglement op de huishouding en tucht aan boord van koopvaardijschepen (St 1873 No 119). Er is nimmer bezwaar gerezen bij de toepassing van deze regeling, toen zij nog in bedoeld reglement was opgenomen, zodat er naar het oordeel der Regering geen aanleiding bestaat het artikel thans te veranderen. Aldus de MvT.

Thans is echter gebleken, dat er in de practijk behoefte bestaat om ook KDP het recht te geven een klacht als hogerbedoeld in te dienen.[141] Het ligt m.i. bovendien in de aard der zaak dat KDP,

[140] Bijlagen Hand. Volksraad, Zitting 1933-34. Ond. 85, Stuk 5, MvT, bladz. 4.

[141] In de Ned. Schepenwet is in art. 49, lid 1, bepaald, dat een

zijnde het hoofd van de scheepvaartinspectie, de bevoegdheid bezit een klacht jegens een kapitein, die zich ten opzichte van schip, lading of opvarenden heeft misdragen, bij het tuchtcollege in te dienen.

De in dit artikel aan het Hoofd van het Depart. der Marine toegekende bemoeienissen komen thans via de DIS (art. 2 van de ord. in St 1947 No 50) toe aan de Menteri Perhubungan (KDP)).

Het doet vreemd aan dat in het onderhavige artikel de figuur van de advocaat-fiscaal bij de zee- en landmacht nog voorkomt.

De Memorie van Toelichting bij dit artikel vermeldt hieromtrent, dat ook het tweede lid wat zijn strekking aangaat uit het Reglement op de huishouding en tucht aan boord van koopvaardijschepen is overgenomen. Ook op dit punt was de Regering van oordeel dat er geen aanleiding bestond om in een regeling, die in de practijk bleek te voldoen, wijziging aan te brengen.

Het feit dat de advocaat-fiscaal van de land- en zeemacht als adviesinstantie is ingeschakeld, stamt uit het jaar 1873, de tijd waarin 'Scheepvaart' nog onder 'Marine' ressorteerde en het militaire element nog in verschillende aangelegenheden bij de 'burgerlijke' Dienst van Scheepvaart was ingeschakeld.

Thans nu 'Scheepvaart' sinds 1 Maart 1947 geheel los staat van 'Marine' zijn geen argumenten meer aan te voeren welke er voor pleiten deze militaire autoriteit nog langer als adviesinstantie te handhaven. Hij dient zo spoedig mogelijk uit deze procedure te verdwijnen, temeer daar hij allerminst de geëigende figuur is om als adviseur op te treden in deze niet-militaire scheepvaartaangelegenheden. Bovendien heeft KDP geen behoefte aan een adviseur op dit punt. Aan KDP dient de bevoegdheid te worden toegekend om zelfstandig, zonder inschakeling van een adviseur, te beslissen of een door een reder of door een opvarende ingediende klacht als bedoeld in art. 373 a WvK naar de Raad voor de Scheepvaart moet worden doorgezonden tot het houden van een onderzoek en het nemen van een beslissing.

dergelijke klacht kan worden ingediend door of op last van het hoofd van de scheepvaartinspectie, door de eigenaar, door een of meer van de assuradeuren, van de bevrachters, van de schepelingen, van de passagiers of van andere opvarenden. Derhalve veel meer personen bevoegd tot het indienen van een klacht dan in Indon.

# HOOFDSTUK 23

## TEBOEKSTELLING VAN SCHEPEN

De Regeling van de teboekstelling van schepen werd vastgesteld bij de ord. in St 1933 No 48, in werking getreden op 1 April 1938, ingevolge het GB in St 1938 No 2.[142] Wijziging dezer ord. had plaats bij de ord. in St 1938 No 1. Een toelichting is opgenomen in Bijblad No 13967.

De Teboekstellingsord. draagt bemoeienissen op aan de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)).

Aan het Hoofdkantoor van Scheepvaart wordt ingevolge art.9 een centraal register gehouden van alle teboekstellingen van schepen en van de verdere aantekeningen, die ten aanzien van deze schepen in de hoofdregisters hebben plaats gehad. Van alle aantekeningen zendt de bewaarder van het betreffende hoofdregister onmiddellijk een afschrift aan het Hoofdkantoor van Scheepvaart.

Art.1 van de Teboekstellingsord. wijst als overschrijvingsambtenaar aan: de autoriteit krachtens wettelijk voorschrift belast met het verlijden van de in art.1 der Overschrijvingsord.(St 1834 No 27)bedoelde acten, zomede de autoriteit, aangewezen krachtens art. 2 der Teboekstellingsord.,

Bedoeld art.2, lid 1, bepaalt, dat de GG (thans de Menteri Kehakiman) bevoegd is op door Hem aan te wijzen plaatsen en voor door Hem aan te wijzen ressorten bepaalde ambtenaren aan te wijzen als de autoriteiten voor wie de in deze regeling bedoelde acten worden verleden.

Overschrijvingsambtenaren, andere dan die bedoeld in art.1 der Overschrijvingsord., werden aangewezen bij GB in St 1936 No 153, gewijzigd bij dat in St 1936 Nos 503 en 628, 1937 Nos 476 en 557, 1938 No 3, 1939 No 384 en 1940 No 415. Hieronder zijn enige die uitsluitend bevoegd zijn voor acten op schepen betrekking hebbende.

In de practijk wordt de overschrijvingsambtenaar voorzover zijn werkzaamheden schepen betreffen, veelal aangeduid als teboekstellingsambtenaar. De wet kent deze benaming echter niet.

Alle overschrijvingsambtenaren waren wat hun hoofdambt betreft rechterlijk ambtenaar of bestuursambtenaar. In 1947 kwamen twee

[142] Zie voor een beschrijving van de bepalingen dezer ord. Buffart Hfdst.8.

nieuwe figuren te voorschijn. Bij GB in St 1947 No 53 werd bepaald, dat het verlijden der acten bedoeld in art.1 der Overschrijvingsord. uitsluitend zal geschieden ten overstaan van het hoofd van het kadasterkantoor, terwijl het verlijden der acten bedoeld in art.3 der Teboekstellingsord. uitsluitend zal plaats hebben ten overstaan van de beroepshavenmeester. Tevens werd het Hoofd van het Dept. van Justitie bevoegd verklaard te bepalen, dat met betrekking tot door hem aan te wijzen ressorten van overschrijvingsambtenaren deze acten worden verleden op een andere door hem te bepalen plaats dan de standplaats van de overschrijvingsambtenaar. Verder werd dit departementshoofd bevoegd te bepalen wanneer dit GB in werking treedt voor de verschillende overschrijvingskantoren.

Tot nu toe is op de volgende plaatsen de bhm als overschrijvingsambtenaar aangewezen:

Samarinda (besluit Staatssecretaris voor Justitie van 3 April 1948 No J.A.1.5/1/6 (JC 1948 No 29);

Tg.Priok (besluit Minister van Justitie van 31 Juli 1950 No J.A. 1.5/1/4 (BN 1950 No 71);

Padang (besluit Minister van Justitie van 25 Maart 1952 No J.A. 10/9/1);

Tg.Pinang (besluit Minister van Justitie van 4 Sept. 1952 No J.A.10/107/5 (BN 1952 No 75);

Menado (besluit Minister van Justitie van 29 Dec.1952 No J.A.11/14/2);

Palembang (besluit Minister van Justitie van 29 Dec.1952 No J.A. 11/14/2).

Dat nog niet meer bhms zijn aangewezen, heeft hoofdzakelijk tot grond dat de hms 4e en 5e klasse hiervoor de kennis en ontwikkeling missen.

Vermelding verdient de 'Ordonnantie buitengerechtelijke verrichtingen' (St 1946 No 135), met Toelichting in Bijblad No 15073. Art.4 hiervan bepaalt, dat in de residenties waar teboekstelling van schepen moet plaats hebben voor rechterlijke ambtenaren, de acten, bedoeld in art.3 der Teboekstellingsord. worden verleden ten overstaan van de rechter, die de gewone dagelijkse rechter is voor de kennisneming van burgerlijke rechtsvorderingen, bijgestaan door zijn griffier op de in het hogergenoemde GB in St 1936 No 153 aangewezen plaats.

De 'Ordonnantie noodvoorzieningen overschrijving en teboekstelling

1948' is opgenomen in St 1948 No 54. Toelichting in Bijblad No 15161.

Zij treft voorzieningen ten einde tegemoet te komen in het tijdens de jongste oorlog of de sedert het uitbreken daarvan ontstane binnenlandse onlusten verloren gaan van overschrijvings- en teboekstellingsacten, en van de op zodanige acten betrekking hebbende aantekeningen, registers en protocollen, alsmede in de gevolgen daarvan.

Deze ord. verplicht in art.5 de overschrijvingsambtenaren om de afschriften van de aantekeningen welke zij in het hoofdregister hebben gemaakt naar aanleiding van de vervangingsacten, te zenden naar het Dept. van Scheepvaart, alwaar deze in het centraal register moeten worden opgenomen.

Zij bepaalt in art.33, dat de inwerkingtreding plaats heeft met ingang van een nader door de GG (thans de Menteri Kehakiman) te bepalen tijdstip, hetwelk voor onderscheidene gebieden verschillend vastgesteld kan worden.

Voor een aantal gebieden had inwerkingtreding plaats voorzover de ord. betrekking heeft of verband houdt met onroerende goederen, doch niet t.a.v. de acten welke betrekking hebben op schepen.

Vóór de inwerkingtreding van de Teboekstellingsord. werd de in- en overschrijving van schepen beheerst door de Overschrijvingsord. van 1834, welke laatste ord. sindsdien slechts geldt voor onroerend goed (zie art.II van de ord. in St 1933 No 48).

Krachtens de voorschriften van de Overschrijvingsord. geschiedde de in- en overschrijving van schepen alsmede de bezwaring daarvan bij z.g.n. 'gerechtelijke acte', d.w.z. bij acte verleden voor één of twee commissarissen uit de Raad van Justitie, bijgestaan door de griffier van dat college dan wel voor zodanige andere autoriteiten en bijgestaan door een zodanig functionaris, als daarvoor in of krachtens de Overschrijvingsord. aangewezen.[143]

De Teboekstellingsord. die tot stand kwam i.v.m. het nieuwe scheepvaartrecht kent ditzelfde stelsel.[144] De teboekstellingsacte is derhalve ook een 'gerechtelijke acte'. De teboekstelling is oneigenlijke rechtspraak.

Ingevolge art.157 van het Reglement op de Rechterlijke Organisatie en het Beleid de Justitie in Indonesië (St 1847 No 23 jo St 1848 No 57) is het Hooggerechtshof (thans de Hoge Raad, ingevolge art.12 van de wet No 1, jaar 1950, LN 1950 No 30), als opperste

143 Buffart, bladz. 133.
144 Buffart, bladz. 133 en 134.

rechtbank, belast met het toezicht op de bedeling des rechts in geheel Indon.; en met de zorg dat die bedeling behoorlijk en onvertogen plaats hebbe. Het waakt nauwkeurig over de handelingen en verrichtingen van de rechtbanken en rechters, en kan te dien aanzien in het belang van de dienst, zowel bij afzonderlijke als bij rondgaande brief, zodanige aanmerkingen maken, en terechtwijzingen geven, als nuttig en nodig zullen worden geoordeeld.

In verband hiermede werd indertijd de Directeur van Justitie door het Hooggerechtshof gemachtigd om, wanneer hij kennis kreeg van onjuistheden begaan t.a.v. de in- en overschrijving van onroerende goederen en schepen, de betrokken overschrijvingsambtenaar daarop te wijzen en uit te nodigen terzake de nodige rectificatie aan te brengen.

Doorgaans kreeg de Dir. van Justitie kennis van deze onjuistheden uit de hem toegezonden afschriften van de inspectie-rapporten van de inspecteurs van financiën, welke ambtenaren op gezette tijden een onderzoek instelden bij de overschrijvingsambtenaren t.a.v. de juiste heffing der overschrijvingsgelden en daarbij tevens zo nu en dan fouten in de acten zelve ontdekten.

Toen op 1 April 1938 de Teboekstellingsord. in werking trad en het centraal register van teboekstellingen op het Hoofdkantoor van Scheepvaart werd aangelegd, werden aldaar meerdere malen onjuistheden t.a.v. de teboekstelling ontdekt, welke bleken uit de aldaar ontvangen afschriften van de aantekeningen in de hoofdregisters van de teboekstellingsambtenaren.

De gang van zaken was aldus, dat de HIS deze onjuistheden rapporteerde aan de Dir. van Justitie, die op zijn beurt de betrokken teboekstellingsambtenaren uitnodigde terzake voor rectificatie zorg te dragen.

Deze omslachtige wijze van handelen werd na de 2e Wereldoorlog beëindigd, met toestemming van de Dir. van Justitie. De gedragslijn is sindsdien, dat wanneer op het Hoofdkantoor van Scheepvaart onjuistheden in de teboekstelling worden geconstateerd, naar aanleiding van de aldaar binnen gekomen afschriften van de aantekeningen in de hoofdregisters van de teboekstellingsambtenaren, zij rechtstreeks door KDP hierop worden gewezen en worden uitgenodigd ter rectificatie het nodige te verrichten.

HOOFDSTUK 24

# VERKOOP VAN VERBEURD VERKLAARDE SCHEPEN EN VAN IN BESLAG GENOMEN SCHEPEN

Na de 2e wereldoorlog kwam herhaalde malen voor, dat schepen, waarmee was gehandeld in strijd met de voorschriften betreffende de invoer, uitvoer en vervoer, met inbegrip van de lading, door de rechter als bijkomende straf werden verbeurd verklaard (art. 10, sub b 2e jo art. 39 WvS).

Doorgaans was het ongewenst deze schepen in het openbaar te verkopen, teneinde te voorkomen, dat zij wederom in handen van smokkelaars zouden vallen. Ook openbare verkoop van de lading was veelal niet wenselijk.

De ord. in St 1860 No 64, gewijzigd bij die in St 1879 No 158 en St 1934 No 210, houdende een regeling met betrekking tot onafgehaalde stukken van overtuiging en verbeurd verklaarde goederen en voorwerpen, bleek onvoldoende mogelijkheden te kennen hoe met verbeurd verklaarde goederen en voorwerpen, welke niet in het openvaar dienden te worden verkocht moest worden gehandeld.[145]

In verband hiermee kwam bij de ord. in St 1947 No 178[146] een wijziging tot stand, waarbij o.m. werd bepaald, dat indien redenen van algemeen belang zich verzetten tegen verkoping in het openbaar, de resident na verkregen machtiging van de Dir. van Econ. Zaken, kan gelasten, dat de goederen en voorwerpen onderhands tegen een door de resident vastgestelde prijs zullen worden verkocht aan: a. publiekrechtelijke rechtspersonen, die de hoedanigheid van rechtspersoon onmiddellijk aan een algemene verord.

[145] In dit verband wordt gewezen op art. 40 WvS waarin o.m. is bepaald, dat bij bezit, in- of vervoer van goederen in strijd met de bepalingen ter regeling van het toezicht op de scheepvaart in bepaalde gedeelten van Indon., door een persoon beneden de leeftijd van 16 jaren, de rechter de verbeurdverklaring van de aangehaalde goederen kan uitspreken, ook al wordt de schuldige zonder toepassing van straf aan zijn ouders, voogd of verzorger teruggegeven. Zie Prof. Mr J.E. Jonkers 'Het Nederlands-Indische strafstelsel', bladz. 90.

[146] Hier is vermeld, dat de ord. in St 1860 slechts bij die in St 1934 No 210 is gewijzigd. De wijziging in St 1878 No 158 is over het hoofd gezien.

ontlenen; b. door middel van een door de resident aan te wijzen instelling, inrichting of dienst van den Lande, welke in het bijzonder belast is met de verkoop van zodanige goederen en voorwerpen.

Deze bepalingen bleken in de practijk onvoldoende rekening te houden met de verkoop van verbeurd verklaarde schepen en derzelver toebehoren. In verband hiermede werd bij de ord. in St 1948 No 187 een nieuw art. 2a ingevoegd, waarin een speciale voorziening daaromtrent in het leven werd geroepen, n.l. dat de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) beslist welke bestemming zal worden gegeven aan vaartuigen, met inbegrip van hun toebehoren, voorzover daartoe de verbeurdverklaring van de vaartuigen zich uitstrekt, dan wel of deze hetzij zullen worden vernietigd of onbruikbaar gemaakt, hetzij in het openbaar of ondershands zullen worden verkocht. Indien besloten wordt tot verkoop, is het bepaalde in art. 1, leden 1, 2 en 3, van overeenkomstige toepassing, met dien verstande, dat de verkoop zal geschieden met inachtneming van de door het Hoofd van het Dept. van Scheepvaart (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) te geven aanwijzingen. Deze autoriteit beslist welke bestemming zal worden gegeven aan de onderhavige vaartuigen met toebehoren, welke onverkoopbaar blijken te zijn.

In Bijblad No 15202 is een toelichting bij laatstgenoemde ord. opgenomen. Hierin wordt gezegd:

'Bij de totstandkoming van de ord. van 9 Juli 1860 (St No 64) 'werd - evenals bij de totstandkoming van de ordonnanties van 24 'April 1934 (St No 210) en van 22 October 1947 (St No 178) - niet 'speciaal gedacht aan de mogelijkheid, dat vaartuigen zouden wor'den verbeurd verklaard. Voor dit in de practijk thans herhaalde'lijk voorkomend geval dient in verband met de weinig bevredigende 'oplossing, welke de thans bestaande regeling biedt, alsnog een 'voorziening te worden getroffen. Immers, het Hoofd van het Dept. 'van Scheepvaart is in principe beheerder van den Lande toebeho'rende vaartuigen, weshalve het wenselijk is te bepalen, dat dit 'Departementshoofd de bestemming van de onderhavige vaartuigen 'aangeeft.

'Het is duidelijk, dat de bemoeienis van het Hoofd van het Dept. 'van Scheepvaart zich dient uit te strekken tot het toebehoren van 'vaartuigen, voorzover de daartoe te rekenen voorwerpen in juridi'sche zin geacht kunnen worden met het betrokken vaartuig een ge'heel uit te maken en mitsdien met betrekking tot verbeurdverkla'ring het lot van de 'hoofdzaak' delen.

'Teneinde elke twijfel hieromtrent uit te sluiten is dit punt met 'zoveel woorden vastgelegd.'

Overeenkomstige moeilijkheden als boven vermeld t.a.v. de verbeurdverklaarde schepen, deden zich voor met betrekking tot de in beslag genomen schepen.

Het KB in St 1889 No 175, gewijzigd bij dat in St 1907 No 458 en bij de ord. in St 1934 No 210, bevatte een regeling van de wijze waarop gehandeld moest worden met door de politie in beslag genomen voorwerpen waarvan de eigenaren of rechthebbenden onbekend zijn.

Teneinde deze moeilijkheden op te heffen had wijziging daarvan plaats bij de ord. in St 1949 No 338. Bepaald werd in art. 1 dat goederen en voorwerpen, welke door het bevoegde gezag zijn in beslag genomen terzake of bij gelegenheid van het plegen van een strafbaar feit, worden, indien de strafrechtelijke vervolging te eniger tijd niet of niet verder mogelijk blijkt, doordat de betrokken persoon of personen zich aan de vervolging onttrokken hebben of houden, daaraan onttrokken zijn dan wel zijn overleden, in bewaring genomen ten kantore van de administratieve ambtenaar, die plaatselijk aan het hoofd staat der politie in het gebied, waarbinnen de inbeslagneming is geschied of op een andere door die ambtenaar aan te wijzen plaats. Het vorige vindt overeenkomstige toepassing met betrekking tot goederen en voorwerpen door het bevoegd gezag terzake of bij gelegenheid van het plegen van een strafbaar feit dan wel uit anderen hoofde in beslag genomen, indien de eigenaar of de daarop rechthebbende onbekend dan wel onvindbaar is.

Art. 3 bepaalt, dat indien de eigenaar of rechthebbende onbekend of onvindbaar blijft de goederen op last van de resident in het openbaar worden verkocht. Indien redenen van algemeen belang zich tegen openbare verkoop verzetten, kan de resident, na verkregen machtiging van het Hoofd van het Departement van Economische Zaken (thans de Menteri Perekonomian) bepalen, dat de goederen ondershands worden verkocht, tegen een door de resident vastgestelde prijs:

a. aan publiekrechtelijke rechtspersonen of instellingen, die de hoedanigheid van rechtspersoon onmiddellijk aan een algemene verordening ontlenen, dan wel
b. door middel van een door de resident aan te wijzen instelling, inrichting of dienst van den Lande, welke in het bijzonder belast is met de verkoop van zodanige goederen en voorwerpen.

In afwijking hiervan worden krachtens art. 4 met betrekking tot vaartuigen met inbegrip van hun toebehoren, deze aan de resident toegekende functiën eigenmachtig uitgeoefend door het Hoofd van het Dept. van Scheepvaart (thans de Menteri Perhubungan (KDP)) of door een door hem bijzonderlijk daartoe aangewezen ambtenaar.

# HOOFDSTUK 25

## DE RAAD VOOR HET ZEEVERVOER

Na de 2e Wereldoorlog deed zich de behoefte gevoelen van coördinatie van het Zeevervoer in de Indon. Archipel.

Te dien einde werd bij GB in St 1947 No 41 ingesteld de Raad voor het Zeevervoer[147], welke tot taak heeft de zorg voor en de coördinatie van alle aangelegenheden betrekking hebbende op het zeetransport in de Archipel en op de organisatie daarvan t.a.v. het contact met de wal.[148]

147 In het Groot Archipel Contract is in art. 29 sprake van de Zeevervoersraad, zijnde een adviescollege, hetwelk door de Regering in bepaalde gevallen kon worden gehoord. In deze Raad hadden zitting een door de GG aan te wijzen vertegenwoordiger van het Land, een lid van de Directie van de K.P.M. en een derde voorzittend lid, door beide reeds genoemde leden in onderling overleg aan te wijzen. Werd omtrent de benoeming van het derde lid geen overeenstemming verkregen binnen 6 weken na aanvang van het overleg terzake dan zou de benoeming ten verzoeke van de Regering geschieden door de Raad van Justitie te Batavia.

148 Op 29 Jan. 1948 werd door de Raad uitgebracht een belangrijke, lijvige, nota, houdende Beschouwingen terzake van het Zeevervoer in en om de Indon. Archipel, waarin de volgende punten worden behandeld:

1. Algemene beschouwingen ten aanzien van het centrale vervoersapparaat in de Indon. Archipel.
2. Concurrentie en coördinatie.
3. Prauwvaart.
4. Zeevervoer en luchtvervoer in de Indon. Archipel.
5. Samenhang tussen vervoer ter zee, haveninrichtingen en het af- en opvoersysteem te land.
6. Vormen van mededinging op vervoersgebied.
7. Wetgeving betreffende en behandeling van Indon. scheepvaartaangelegenheden op Unie-niveau.
8. Kustvaart.

Bij de nota zijn bijlagen gevoegd, n.l.:

1. Praeadvies van 's Raads voorzitter, de Directeur van Scheepvaart.
2. Overzicht van de wettelijke regeling betreffende de kustvaart in Canada, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Italië, Japan, Portugal en Amerika.
3. Uittreksel uit het Groot Archipel Contract.
4. De Inheemse prauwvaart.
5. Uittreksel uit het Verslag van de Commissie van onderzoek betreffende de huidige goederentarieven der Nederlandse Spoorwegen-1932.

In deze Raad hebben zitting:
1. als lid, tevens voorzitter, de Directeur van Scheepvaart (thans de Menteri Perhubungan (KDP));
2. als leden:
   *a.* een vertegenwoordiger van de Dir. van Econ. Zaken (thans de Menteri Perekonomian);
   *b.* een vertegenwoordiger van de Dir. van Verkeer en Waterstaat;
   *c.* een vertegenwoordiger van de Comm. der Zeemacht (thans de Kepala Staf ALRI);
   *d.* een vertegenwoordiger van de particuliere scheepvaartbedrijven, aan te wijzen door de Dir. van Econ. Zaken (thans de Menteri Perekonomian).

Ten aanzien van de sub *b* genoemde vertegenwoordiger wordt vermeld, dat deze in de Raad werd opgenomen, aangezien onder het Dept. van Verkeer en Waterstaat ressorteerde de afdeling Havenwezen, welke afdeling nauw verbonden is aan het zeetransport. In verband hiermede wees de Dir. van V. en W. als zijn vertegenwoordiger aan het Hoofd van genoemde afdeling.

Thans na de souvereiniteitsoverdracht ressorteert de afd. Havenwezen onder het Ministerie van Verbindingen. De vraag kan worden gesteld of, nu de Menteri Perhubungan(KDP) lid, tevens voorzitter van de Raad is, de genoemde voorgeschreven samenstelling van dit College zodanig dient te worden geinterpreteerd, dat de vertegenwoordiger van de Dir. van V. en W. automatisch is komen te vervallen of dat hiervoor automatisch in de plaats treedt een vertegenwoordiger van de Menteri Perhubungan, in casu het Hoofd van de afd. Havenwezen.

Aangezien bij de samenstelling van de Raad de bedoeling heeft voorgezeten een vertegenwoordiger van de Dir. van V. en W. als lid in het College op te nemen, teneinde daarin de wensen en verlangens van de zijde van Havenwezen naar voren te kunnen brengen, dient naar voorkomt de onderhavige bepaling thans zodanig te worden geinterpreteerd, dat instede van vertegenwoordiger van de Dir. van V. en W. moet worden gelezen vertegenwoordiger van de Menteri Perhubungan. Als zodanig zal derhalve ook thans het Hoofd van de afd. Havenwezen als lid zitting moeten hebben in de Raad.

Wat betreft de sub *c* genoemde vertegenwoordiger wordt opgemerkt, dat bij de instelling van het Dept. van Scheepvaart op 1 Maart 1947 deze vertegenwoordiger niet krachtens de ord. in St 1947 No 50 is vervangen door een vertegenwoordiger van de DIS, aangezien het onderhavige GB waarbij de Raad voor het Zeevervoer werd ingesteld eveneens in werking trad op 1 Maart 1947. De ord. in St 1947 No 50 is derhalve in casu niet van toepassing. Mitsdien dient na

de souvereiniteitsoverdracht in stede van Comm. der Zeemacht te worden gelezen Chef Staf ALRI.

Het onderhavige GB stelde verder in de Centrale Haven Commissie, welke tot taak heeft de coördinatie van alle aangelegenheden betrekking hebbende op de bedrijfshavens.

In deze Commissie hebben zitting:

1. als lid, tevens voorzitter, het Hoofd van de Afd. Havenwezen van het Dept. van V. en W. (thans Ministerie van Verbindingen);
2. als leden:
   *a.* een vertegenwoordiger van de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP));
   *b.* een vertegenwoordiger van de Dir. van Econ. Zaken (thans de Menteri Perekonomian);
   *c.* een vertegenwoordiger van de Comm. der Zeemacht (thans de Kepala Staf ALRI);
   *d.* een vertegenwoordiger van de Legercommandant (thans de Kepala Staf TNI);
   *e.* een vertegenwoordiger van de Hoofdinspecteur, Hoofd van de Dienst der In- en Uitvoerrechten en Accijnzen;
   *f.* een vertegenwoordiger van de kustvaart;
   *g.* een vertegenwoordiger van de oceaanvaart;
   *h.* een vertegenwoordiger van de vemen, veren, stuwadoorsbedrijven, expeditiebedrijven, etablissementen en overige dergelijke bedrijven;
   *i.* een vertegenwoordiger van de handel.

De leden genoemd sub *f* t/m *i* worden door de voorzitter aangewezen, na raadpleging van de overige leden der commissie.

Bovendien stelde het onderhavige GB in de Scheepvaart Overleg Commissie, welke tot taak heeft het uitwisselen van gegevens betreffende te vervoeren goederen en beschikbare scheepsruimte, het in onderling overleg met de belanghebbenden opstellen van plannen betreffende het vervoer ter zee in de Archipel en het zo nodig vaststellen van vervoersprioriteiten.

In deze Commissie hebben zitting:

1. als lid, tevens voorzitter, het Hoofd van het Kantoor voor Scheepvaartzaken van het Dept. van Econ. Zaken (thans ressorterende onder het Ministerie van Verbindingen);
2. als leden:
   *a.* een vertegenwoordiger van de Comm. der Zeemacht (thans de Kepala Staf ALRI);

*b.* een vertegenwoordiger van de Legercommandant (thans de Kepala Staf TNI);
*c.* een vertegenwoordiger van de DIS (thans de Menteri Perhubungan (KDP));
*d.* de Vervoers Coördinator van het Dept. van Econ. Zaken (thans Kementerian Perekonomian);
*e.* een vertegenwoordiger van het Bureau Goederenvoorziening van het Dept. van Econ. Zaken (thans Kementerian Perekonomian);
*f.* een vertegenwoordiger van de particuliere scheepvaartbedrijven, aan te wijzen door de voorzitter, na raadpleging van de overige leden der Commissie.

Bij gezamenlijk besluit van de Minister van Defensie, de Minister van Verbindingen en de Minister van Economische Zaken van 12 Nov. 1951, werd, overwegende, dat de moeilijkheden die thans van militaire en civiele zijde naar voren zijn gekomen met betrekking tot het vervoer te water, organisatorisch dienen te worden opgelost, opgericht de Panitya Pengangkutan di Air, oftewel de Commissie voor het vervoer te water.

Haar taak is het oplossen van alle kwesties welke verband houden met het vervoer te water.

Zij bestaat uit de volgende leden:
*a.* de algemene chef staf van het leger;
*b.* een vertegenwoordiger van het Ministerie van Verbindingen;
*c.* de Directeur van de Logistiek van het Ministerie van Defensie;
*d.* de Directeur van de Leger Verkeersdienst;
*e.* de President-Directeur van de Pepuska (thans de PELNI, Pelajaran Nasional Indonesia);
*f.* het Hoofd van de Dienst van Scheepvaart;
*g.* een ambtenaar van het Ministerie van Economische Zaken.

In normale omstandigheden is de vertegenwoordiger van het Ministerie van Verbindingen voorzitter en de algemene chef staf van het leger ondervoorzitter, terwijl in buitengewone omstandigheden de algemene chef staf van het leger voorzitter is en de vertegenwoordiger van het Ministerie van Verbindingen ondervoorzitter.

De commissie moet minstens twee maal per maand vergaderen.

# HOOFDSTUK 26

## RECHTSHERSTEL

Bij besluit van het Ned.-Indisch Beheersinstituut - bedoeld in art. 33 bis van het Besluit Vijandelijk Vermogen Ned.-Indië (St 1946 No 104) - van 25 Nov. 1946 No 12/AB werd de Hoofdinspecteur, Hoofd van de Dienst van Scheepvaart, aangesteld tot algemeen beheerder ten behoeve van het Ned.-Indisch Beheersinstituut over de vijandelijke schepen en vaartuigen in Ned.-Indië, met bepaling dat hij zich terzake zal gedragen overeenkomstig de aan dit besluit gehechte instructie No 3/A.B..

Deze Instructie regelt verschillende punten, n.l.:
Wat als vijandelijk vermogen moet worden aangemerkt;
Bestemming vijandelijk vermogen;
Vervreemding vijandelijk vermogen;
Taak algemeen beheerder;
Uitvoering;
Bevoegdheden;
Vergoeding;
Hulp aan derden;
Verrekening van kosten.

Bij besluit van het Ned.-Indisch Beheersinstituut van 16 Dec. 1946 No 5/AB had een rectificatie plaats van art. 13 sub a der Instructie.

Vervolgens werd bij besluit van de Directie van het Rechtsherstel van 7 Maart 1949 No 213/A.O./17/Bew. de Secretaris van Staat, Hoofd van het Departement van Scheepvaart, benoemd tot beheerder van alle schepen en vaartuigen, waarvan de eigenaar onbekend is of welke onbeheerd zijn of zonder medeweten van de rechthebbenden worden beheerd, uitgezonderd de eventueel nader door de Directie aan te wijzen categorieën van schepen en vaartuigen, met bepaling:

*a.* dat de beheerder zal in acht nemen de aanwijzingen, welke hem door de Directie van het Rechtsherstel zullen worden verstrekt;

*b.* dat voormelde beheerder zo nodig andere personen of instanties zal kunnen aanstellen om voor en namens hem en onder zijn verantwoordelijkheid uit te oefenen de hem, beheerder, krachtens dit besluit toekomende bevoegdheden;

*c.* dat dit besluit terugwerkende kracht is verleend tot 4 Mei 1947.

Het beheer over de vijandelijke schepen en vaartuigen is reeds afgewikkeld, doch décharge voor het beheer is nog niet aan KDP verleend.

KDP is lid van de Commissie voor het rechtsherstel (Panitya untuk menjelesaikan urusan pemulihan hak).

Bij besluit van deze commissie van 24 Maart 1953 werd KDP, in zijn hoedanigheid van lid dezer commissie, belast met het sluiten van berginscontracten, t.a.v. het lichten van gezonken schepen, welke vallen onder haar beheer.

HOOFDSTUK 27

# SCHEEPVAARTDEVIEZEN

De contrôle over de beschikbaar te stellen buitenlandse deviezen voor de aankoop van schepen, scheepsmachines, scheepstoebehoren e.d. berustte bij de SSCH, ingevolge een in 1948 tussen de Directeur van het Deviezen Instituut (D.I.V.I.) en de SSCH gemaakte afspraak.

Wettelijke bepalingen ten aanzien van deze taak bestonden niet.

Na de souvereiniteitsoverdracht ging deze contrôle over op de Menteri Perhubungan, Tenaga dan Pekerdjaan Umum (KDP).

Thans berust deze bij Bagian Pelajaran Umum van het Kementerian Perhubungan, ingevolge punt c van de taakomschrijving van deze afdeling. Zie Hfdst. 2.

De practijk is echter dat de DP terzake advies geeft aan Bagian Pelajaran Umum.

## HOOFDSTUK 28

# OVERDRACHT VAN BEVOEGDHEDEN AAN NEGARA'S

1. *Oost-Indonesië.*

Bij de ord. van 24 Dec. 1946 (St No 143) werd met ingang van deze datum de Staat Oost-Indonesië gevormd.

In de bij deze ord. behorende 'Regeling tot vorming van de Staat Oost-Indonesië', is in art. 2, lid 3, aangegeven t.a.v. welke onderwerpen de overheidsbevoegdheden voorlopig door het Land zullen worden verzorgd.

Wat de aangelegenheden behorende tot de werkkring van het Dept. van Scheepvaart betreft zijn dit de punten:

*d.* regelingen inzake nationaliteit;
*h.* verzameling van statistisch materiaal van algemeen belang;
*ee.* verkeer, voorzover van ruimer belang dan voor de staat alleen, inclusief bebakening en kustverlichting;
*gg.* hydrografie;
*hh.* toezicht op zee;
*ii.* havens en rivieren, opengesteld voor de internationale scheepvaart.

T.a.v. de over te dragen Landszorg was de DIS van oordeel, dat allereerst die betreffende de z.g.n. prauwvaart en betreffende de binnenschepen diende te worden overgedragen.

In verband hiermede kwam bij GB in St 1947 No 182 het 'Overdrachtsbesluit Scheepvaart Oost-Indonesië' tot stand, waarin in art. 1 is aangetekend, dat gerekend vanaf 1 Sept. 1947 de taak, bevoegdheden, rechten en verplichtingen van het Land met betrekking tot de zorg voor de:

*a.* in art. 2 van dit besluit genoemde categorieën zeeschepen, thuis behorende in de Staat Oost-Indonesië, zoals deze zorg thans is omschreven in en ingevolge de 'Schepenordonnantie-1935';
*b.* binnenschepen, thuis behorende in de Staat Oost-Indonesië, zoals deze zorg thans is omschreven in en ingevolge de 'Binnenschepenordonnantie-1927';

zijn overgedragen aan genoemde Staat ter behartiging door de daartoe door deze Staat aangewezen c.q. aan te wijzen organen.

In art. 2 is aangetekend, dat onder de in art. 1, sub *a*, bedoelde categorieën zeeschepen dienen te worden verstaan:

*a*. gesleepte schepen van minder dan 20 $m^3$ bruto inhoud, welke geen passagiers vervoeren;
*b*. zeilschepen zonder hulpvermogen van minder dan 424,5 $m^3$ [149] bruto inhoud, ook wanneer zij, mits geheel als zeilschip uitgerust en bemand, bij uitzondering worden gesleept;
*c*. niet mechanisch voortbewogen zeevissersvaartuigen;
*d*. zeilschepen met hulpvermogen van primitieve bouw van minder dan 100 $m^3$ bruto inhoud.

Vermeld wordt, dat deze categorieën schepen worden genoemd in art. 2, lid 5, van de SO, met betrekking tot de toepasselijkheid dier ord..

In art. 4 werd aangetekend, dat in overeenstemming met de Regering van de Staat de overige onderwerpen van overheidszorg, welke ingevolge de Regeling tot vorming van de Staat O.I., aan deze Staat zullen moeten worden overgedragen, voorlopig bij wijze van hulpverschaffing door het Land zullen worden verzorgd.

2. *Soematera Timoer.*

Bij de ord. in St 1948 No 41 werd de 'Regeling Staatkundige organisatie Soematera Timoer' bekrachtigd en werden tevens aangewezen welke onderwerpen van Overheidszorg voorlopig door het Land zullen worden verzorgd.

Deze onderwerpen zijn dezelfde als de hogergenoemde met betrekking tot Oost-Indonesië.

Bij het RB in St 1948 No 184 kwam tot stand het 'Overdrachtsbesluit Scheepvaart Soematera Timoer', waarbij gerekend van 1 Juni 1948 dezelfde bevoegdheden werden overgedragen als t.a.v. Oost-Indonesië was geschied.

3. *Pasoendan.*

Bij de ord. in St 1948 No 116 werd de 'Regeling staatkundige organisatie Pasoendan' bekrachtigd en werden tevens aangegeven welke onderwerpen van Overheidszorg voorlopig door het Land zullen worden verzorgd.

Deze onderwerpen zijn dezelfde als de hogergenoemde met betrekking tot Oost-Indonesië.

Bij het RB in St 1949 No 52 kwam tot stand het 'Overdrachtsbesluit Scheepvaart Pasoendan', waarbij gerekend van 1 Nov. 1948 dezelfde bevoegdheden werden overgedragen als t.a.v. Oost-Indonesië was geschied, doch met uitzondering van die betreffende de binnenschepen.

[149] 424,5 $m^3$ = 150 Registerton.

4. *Sumatera Selatan.*

Bij de ord. in St 1948 No 326 werd de 'Regeling Staatkundige organisatie Negara Soematera Selatan' bekrachtigd en werden tevens aangegeven welke onderwerpen van Overheidszorg voorlopig door het Land zullen worden verzorgd.

Deze onderwerpen zijn dezelfde als hogergenoemde met betrekking tot Oost-Indonesië.

Bij het RB in St 1949 No 170 kwam tot stand het 'Overdrachtsbesluit Scheepvaart Sumatera Selatan', waarbij met ingang van 1 Juli 1949 dezelfde bevoegdheden werden overgedragen als t.a.v. Oost-Indonesië was geschied, echter met de restrictie dat het Land bevoegd blijft tot het geven van technische richtlijnen en aanwijzingen inzake de binnenscheepvaart. Goede en juiste ontwikkeling van de belangrijke binnenscheepvaart in deze negara eiste deze bevoegdheid van het Land.

5. *Madura.*

Bij de ord. in St 1949 No 218 werd de 'Regeling staatkundige organisatie Madura' bekrachtigd en werden tevens aangegeven welke onderwerpen van Overheidszorg voorlopig door het Land zullen worden verzorgd.

Deze onderwerpen zijn dezelfde als de hogergenoemde met betrekking tot Oost-Indonesië.

Bij het RB in St 1949 No 397 kwam tot stand het 'Overdrachtsbesluit Scheepvaart Madura', waarbij gerekend van 1 Nov. 1949 dezelfde bevoegdheden werden overgedragen als t.a.v. Oost-Indonesië was geschied.

Bij de federale noodwet van 10 Febr. 1950 (LN No 13) werd bepaald, dat alle Overheidszaken met betrekking tot de Negara Pasundan, gerekend vanaf 4 Febr. 1950, worden verzorgd door de RIS.

Hetzelfde had plaats t.a.v. de Negara Sumatera Selatan bij de federale noodwet van 17 Maart 1950 (LN No 22), ingaande deze datum.

Deze beide noodwetten hadden tot gevolg, dat de overgedragen bevoegdheden terugvielen aan de centrale regering.

Bij de inwerkingtreding van de Voorlopige Grondwet van de RI op 17 Aug. 1950, waarbij de federatie werd omgezet in een Staat van unitaristische structuur, kwamen ook de overdrachten van bevoegdheden aan de overige deelstaten terug bij de centrale regering.

## HOOFDSTUK 29

# VERDRAGEN BETREFFENDE DE SCHEEPVAART

In dit laatste hoofdstuk zal in chronologische volgorde een opsomming worden gegeven van alle verdragen betreffende de scheepvaart, welke bij de souvereiniteitsoverdracht voor Indon. van kracht waren. Bij elk verdrag zullen vindplaatsen worden vermeld.

Scheepvaart is hier opgevat in ruime zin, zodat verdragen welke bepalingen bevatten, b.v. ten aanzien van de te nemen maatregelen bij stranding van schepen of betreffende de behandeling van schipbreukelingen, mede worden genoemd.

In deze opsomming zullen de verdragen in 2 groepen worden verdeeld, n.l. A. de verdragen betreffende de arbeid; B. de overige.

Bij een verdrag hetwelk is gepubliceerd in het Ned.Staatsblad of tevens in het Indon.Staatsblad, zal niets naders omtrent de inhoud worden vermeld.Dit geschiedt uit een oogpunt van bekorting. Nagaan van de tekst in de staatsbladen kan gemakkelijk plaats vinden.Echter zal wel iets naders betreffende de inhoud worden medegedeeld, wanneer het verdrag niet in een dezer staatsbladen is opgenomen.

Vooraf wordt een korte uiteenzetting gegeven ten aanzien van het voor Indon. van kracht zijn van deze verdragen.

In Hfdst.11 is reeds gezegd, dat deze verdragen ingevolge art.5 van de Overgangsovereenkomst behorende bij de RTC bepalingen, voor Indon. van kracht zijn.

Dit art.5 luidt als volgt:

"1. Het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek van de Verenigde Staten van Indonesië verstaan, dat, met inachtneming van het "tweede lid, de rechten en verplichtingen van het Koninkrijk welke "voortvloeien uit de door het Koninkrijk gesloten verdragen en an- "dere internationale overeenkomsten, slechts worden aangemerkt als "rechten en verplichtingen van de Republiek der Verenigde Staten "van Indonesië, indien en voor zover deze verdragen en overeenkom- "sten van toepassing zijn op het rechtsgebied van de Republiek der "Verenigde Staten van Indonesië, en met uitzondering van de rechten "en verplichtingen, voortvloeiende uit verdragen en overeenkomsten, "waarbij de Republiek der Verenigde Staten van Indonesië uit "hoofde van de bepalingen van deze verdragen of overeenkomsten "geen partij kan worden.

'2. Onverminderd de bevoegdheid van de Republiek der Verenigde 'Staten van Indonesië om de in het eerste lid bedoelde verdragen 'en overeenkomsten op te zeggen of de werking daarvan op andere 'wijze voor haar rechtsgebied overeenkomstig de bepalingen van de'ze verdragen en overeenkomsten te beëindigen, is het eerste lid 'niet van toepassing op verdragen en overeenkomsten ten aanzien 'waarvan nader overleg tussen de Republiek der Verenigde Staten van 'Indonesië en het Koninkrijk der Nederlanden tot de conclusie zou 'leiden, dat deze niet vallen onder de werking van het eerste lid.'

In de Memorie van Toelichting[150], behorende bij het ontwerp van de Ned. Wet Souvereiniteitsoverdracht, wordt t.a.v. genoemd art. 5 het volgende vermeld:

'Van belang was ook de vraag of de rechten en verplichtingen uit 'verdragen en andere internationale overeenkomsten, door Nederland 'voor of mede ten behoeve van Indonesië gesloten, ipso jure op de 'Republiek der Verenigde Staten van Indonesië zouden overgaan bij 'de souvereiniteitsoverdracht. Volkenrechtelijk kan deze vraag 'ontkennend worden beantwoord. Niettemin werd door alle delegaties 'gevoeld, dat het de voorkeur zou verdienen indien aanstonds werd 'blijk gegeven van de wil om in principe de rechten en verplich'tingen tegenover derde staten te aanvaarden. Een voorlopige stu'die van de zeer uitgebreide materie - een vijfhonderdtal verdragen 'en overeenkomsten - wees uit, dat hiertegen in algemene zin geen 'bezwaar bestond, doch dat het gewenst was voor de Republiek der 'Verenigde Staten van Indonesië het recht voor te behouden om in 'nader overleg met het Koninkrijk bepaalde verdragen of overeen'komsten niet over te nemen.'

Ook art. 21, lid 7, van de Financiële en Economische Overeenkomst behorende bij de RTC bepalingen, handelt over de verdragen.[151]

Dit artikellid luidt:

'7. De op het tijdstip van de souvereiniteitsoverdracht geldende 'handels-en monetaire overeenkomsten zullen, voor zover deze op 'Indonesië betrekking hebben, door de Regering van de Republiek der 'Verenigde Staten van Indonesië worden overgenomen en uitgevoerd. 'Een opgave van deze overeenkomsten is vermeld in bijgaande lijst.'

Wij zien hier het zelfde principe als in art. 5, lid 1, van de Overgangsovereenkomst.

150 Bijlagen Hand. Tweede Kamer der Staten-Generaal, Zitting 1949/50, Ond. 1478, Stuk 6, bladz. 17, 2e kolom.

151 Lemaire, Het recht in Indonesië, bladz. 211, noot 3.

Formeel was art. 21, lid 7, overbodig, aangezien art. 5, lid 1, van de Overgangsovereenkomst reeds duidelijk bepaalt, dat de rechten en verplichtingen voortvloeiende uit de verdragen op de nieuwe staat overgaan.

Het typische is, dat art. 21, lid 7, zegt, dat een opgave van deze overeenkomsten is vermeld in bijgaande staat.

Op het eerste gezicht zou hieruit de conclusie kunnen worden getrokken, dat er geen andere handels- en monetaire overeenkomsten bestaan dan die welke op de lijst voorkomen. Doch deze conclusie zou niet juist zijn. De feiten wijzen zulks uit. Immers, hieronder zijn een groot aantal andere handelsverdragen opgesomd, die alle van kracht zijn voor Indon.. Waarschijnlijk zijn hier in art. 21, lid 7, alleen bedoeld zuivere handels- en monetaire verdragen. Doch dan maakt de overeenkomst met Argentinië, sub 1, een uitzondering, aangezien deze ook betrekking heeft op scheepvaart (zie sub 112 van de hieronder opgesomde verdragen). Deze uitzondering zal te verklaren zijn, doordat in dit laatste verdrag de scheepvaart een ondergeschikte rol speelt, waardoor niet te kort wordt gedaan aan het karakter van zuiver handelsaccoord.

De Memorie van Toelichting werpt op dit punt geen licht.[152]

Wij zien dus, dat de rechten en verplichtingen welke voor Ned. voortvloeiden uit de door Ned. voor of mede voor Ned.-Indië gesloten verdragen en andere internationale overeenkomsten overgaan op het souvereine Indon., doch met uitzondering van de rechten en verplichtingen, waarbij de RIS uit hoofde van de bepalingen dezer verdragen of overeenkomsten geen partij kan worden.

Lemaire[153] ziet in art. 5, lid 1, twee zaken besloten: enerzijds een afspraak tussen Ned. en Indon., anderzijds een algemene declaratie van Indon. tegenover derde staten. Deze bepaling was volgens hem noodzakelijk, omdat er geen vaste regel van volkenrecht bestaat, die vaststelt of en in hoeverre bij de vorming van nieuwe staten de op het grondgebied van de nieuwe staat geldende verdragen van kracht blijven.

Kollewijn[154] is van mening dat art. 5 voor de gebondenheid van de RI tegenover derde staten, en omgekeerd, niet beslissend (wel overtuigend) kan worden genoemd.

Sohns[155] geeft beschouwingen over gebondehheid door een opvol-

152 Bijlagen Hand. Tweede Kamer der Staten-Generaal Zitting 1949/50, Ond. 1478. Stuk 6. bladz. 14. 2e kolom.
153 Het recht in Indonesië, bladz. 211, sub 7.
154 T.a.p. bladz. 621, noot 5.
155 Bladz. 105

gerstaat t.a.v. de verdragen, die door de oude staat zijn gesloten. Is de gebondenheid het gevolg van een algemene volkenrechtelijke norm, dan is de successie obligatoir; vloeit zij voort uit een overeenkomst met de rechtsvoorganger, dan is de successie contractueel; is zij moreel, politiek of economisch, dan is de successie facultatief.

In casu is er sprake van contractuele successie.

De vraag rijst, wanneer was een verdrag, hetwelk door Ned. is geratificeerd, mede van toepassing op Ned.-Indië, m.a.w. wanneer is een verdrag door een staat geratificeerd, mede van kracht voor zijn overzeese gebiedsdelen?

Het antwoord hierop geeft François[156]. Hij zegt, dat indien men de werking van het verdrag tot een gedeelte van het rechtsgebied wil beperken, dan moet dit bij de ondertekening of bekrachtiging tot uitdrukking komen. Een uit naam van de Koningin der Nederlanden gesloten verdrag bindt het gehele Koninkrijk, tenzij het tegendeel is gestipuleerd of uit de inhoud van het verdrag blijkt. Teneinde elk misverstand te vermijden, werd echter in de Ned. handelsverdragen van de latere tijd de toepasselijkheid op de Overzeese Gebiedsdelen uitdrukkelijk vermeld; wilde men deze laatste uitsluiten, dan moest het uitdrukkelijk worden bepaald. Uiteraard is uitsluiting van gebiedsdelen niet nodig. Aldus François.

Bij de beantwoording van de vraag of een door Ned. gesloten verdrag tevens voor Ned.-Indië van kracht was, moet dus gelet worden op de bewoordingen van het verdrag zelve.

Bij de hieronder volgende opsomming der verdragen betreffende de scheepvaart, ben ik er van uitgegaan, dat door de verklaring van art. 5 van de Overgangsovereenkomst de bilaterale- en de multilaterale verdragen tevens gelden voor Indonesië, zomede dat de andere staten Indonesië accepteren als partner.[157]

156 Deel I, bladz. 681. Zie ook bladz. 243.

157 Dit standpunt is aanvechtbaar, echter het probleem van de State Succession kan binnen het bestek van dit geschrift niet behandeld worden. Evenmin is ingegaan op het vraagstuk van de invloed van oorlog op de gelding van vooroorlogse verdragen. De bedoeling is slechts geweest na te gaan welke verdragen betreffende de scheepvaart voor Indon. van kracht waren op het moment van de souvereiniteitsoverdracht, gebaseerd op het principe van art. 5 van de Overgangsovereenkomst.
Het hier ingestelde onderzoek kan beschouwd worden als een voortzetting en afronding van de 'voorlopige studie', waarover gespro-

## A. Arbeidsverdragen

1. *Conventie betreffende de minimum leeftijd voor kinderarbeid aan boord van schepen. Genua, 9 Juli 1920.*
   Ned. St 1923 No 10, 1925 No 161. St 1932 No 76. List bladz.80 No 22 (15).
   Dit verdrag is uitgewerkt in de ord. in St 1926 No 87.
   In 1936 is dit verdrag te Genève herzien. Ned. St 1938 No 33, 1948 No I 59. St 1948 No 102. List bladz.88 No 35 (54).
   De genoemde uitvoeringsord. werd naar aanleiding van deze verdragsherziening niet gewijzigd.

2. *Conventie betreffende schadeloosstelling bij werkeloosheid door verlies van schip bij schipbreuk. Genua, 9 Juli 1920.*
   Ned. St 1923 No 11, 1938 No 26. St 1938 No 462. List bladz.80 No 23 (16).
   Met dit verdrag is rekening gehouden in art.452 g van het WvK.
   Art.1, lid 1, van de Schepelingen-Ongevallenregeling 1940 beschouwt het verlies van de uitrusting tengevolge van een scheepsongeval mede als ongeval bij de toepassing dier regeling.

3. *Conventie betreffende verplicht medisch onderzoek van aan boord van schepen tewerkgestelde kinderen en jeugdige personen. Genève, 11 Nov. 1921.*
   Ned. St 1926 No 186, 1928 No 95. St 1932 No 76. List bladz.80 No 25 (19).
   De betrekkelijke regeling voor Indon. komt voor in de ord. in St 1926 No 87.

4. *Conventie betreffende de minimumleeftijd voor de arbeid als tremmer of stoker. Genève, 11 Nov. 1921.*
   Ned. St 1926 No 185, 1931 No 309. St 1931 No 409. List bladz.80 No 26 (20).

ken wordt in de hogervermelde toelichting bij het onderhavige art.5, doch slechts ten aanzien van de verdragen betreffende de scheepvaart.
Deze lijst van verdragen kan tevens dienen voor een overleg tussen Ned. en Indon. om tot overeenstemming te geraken ten aanzien van de niet gelding voor Indon. van deze verdragen, welk overleg in art.5, lid 2, der Overgangsovereenkomst in uitzicht is gesteld, al bindt een dergelijke overeenstemming hoogstens Ned. en Indon. en niet zonder meer derde staten. Zolang dit niet gebeurt, wordt er hier van uitgegaan, zoals hierboven is gezegd, dat zij alle verbindend zijn.

Ook wat deze materie betreft is de betrekkelijke regeling opgenomen in de ord. in St 1926 No 87.

5. *Conventie betreffende gelijkheid van behandeling voor eigen en vreemde arbeiders ten aanzien van de ongevallenverzekering. Genève, 5 Juni 1925.*
Ned. St 1927 Nos 225 en 333. St 1929 No 53.
Dit verdrag is voor Indon. uitgewerkt in de Ongevallenregeling 1939. Een analoge toepassing van het principe van het verdrag komt voor in de Schepelingen-Ongevallenregeling 1940. Zie hiervoor het terzake vermelde Hfdst. 19, bladz. 213.

6. *Conventie betreffende vereenvoudiging aan te brengen in de inspectie van emigranten aan boord van schepen. Genève, 5 Juni 1926.*
Ned. St 1927 Nos 224 en 333. St 1929 No 53. List bladz. 80 No 27 (29).
De bepalingen van dit verdrag zijn uitgewerkt in de Ord. op het vervoer van emigranten (St 1938 No 389) en in de Verord. op het vervoer van emigranten (St 1938 No 689).

7. *Conventie betreffende het vervoer van zeelieden naar hun vaderland. Genève, 23 Juni 1926.*
Ned. St 1928 No 221, 1948 No I 516. St 1949 No 43. List bladz. 80 No 28 (31).
De beginselen van dit verdrag zijn volledig vervat in de Indon. wetgeving, n.l. in art. 416, lid 2, 425 en 426 WvK.
Het bepaalde in art. 10, lid 1, sub 5, van de Schepelingen-Ongevallenregeling 1940 (na herstel vrij vervoer naar de plaats waar de zeearbeidsovereenkomst is gesloten) is in overeenstemming met art. 416 WvK.

8. *Conventie betreffende arbeidsovereenkomsten voor zeelieden. Genève, 24 Juni 1926.*
Ned. St 1928 No 220, 1938 No 25. St 1938 No 461. List bladz. 29 (32).
Dit verdrag is in de Indon. wetgeving uitgewerkt in de 3e en 4e titel van het 2e boek van het WvK.

9. *Conventie betreffende de gewichtsaanduiding op zware stukken bij vervoer over zee. Genève, 21 Juni 1929.*
Ned. St 1932 No 185, 1933 No 34. St 1933 No 117. List bladz. 80 No 30 (36).
De beginselen van het verdrag zijn in Indon. opgenomen in de ord. in St 1938 No 633 jo het GB in St 1939 No 10.

## B. Overige verdragen

1. *Tractaat van vriendschap, goede verstandhouding en handel tussen Nederland en Denemarken, van 1701.*
D M Boek 8, Deel 1, bladz. 32 e.v.; HN Jaargang 1911 No 1, bladz. 112 e.v.; VC bladz. 75; Van Ginkel geval 408.
Dit verdrag bevat een groot aantal bepalingen omtrent de heffing van tol bij de vaart door de Sond. Bij de hieronder te noemen twee verdragen van 1857 werd deze tol afgekocht.
Verder is bepaald, dat Ned. en Deense onderdanen wederkerig op Deens en Nederlands gebied vrijheid van handelsverkeer genieten. Voorts is aan de wederzijdse onderdanen meestbegunstiging toegestaan.
Niets vermeld omtrent opzegging.

2. *Conventie tussen de Verenigde Nederlandse Provinciën en Engeland, betreffende hun koloniën, van 1814;*
L Deel 1, No 9; D (1801 - 25) bladz. 335[158] Van Ginkel geval 409.
Het eerste additionele art. heeft betrekking op de scheepvaart.

3. *Declaratie van 1817 tussen Nederland en Denemarken, betreffende het hogervermelde verdrag van 1701.*
L Deel 1, No 60.
Partijen verklaren, dat het tussen hen gesloten handelsverdrag van 1701 van kracht zal zijn voor de gehele uitgestrektheid van het Koninkrijk der Nederlanden.
In de koloniën van beide landen zullen de onderdanen de overeengekomen voordelen genieten.

4. *Tractaat van Londen tussen Nederland en Engeland, betreffende handel en scheepvaart in Oost-Indië, van 1824.*
Ned. St 1824 No 39; St 1825 No 19; L Deel 2, No 103; VC bladz. 477; Van Ginkel geval 410.
Art. 2 handelt over de scheepvaart.[159]

5. *Verdrag van vriendschap, scheepvaart en handel tussen Nederland en Columbia, van 1829.*
Ned. St 1830 No 6; L Deel 2, No 124; VC bladz. 17; Van Ginkel geval 411.

[158] Van Ginkel vermeldt ten onrechte bladz. 339.
[159] Zie C. M. Smulders. Geschiedenis en verklaring van het Tractaat van 17 Maart 1824. Proefschrift, Utrecht, 1856. Bladz. 93, ad art. 2.

De artt. 2, 3, 4, 6, 7, 12 en 13 hebben betrekking op de scheepvaart.

Dit verdrag is door Venezuela opgezegd ingaande 1 Mei 1851. Venezuela maakte tot 1830 deel uit van de Republiek Groter Columbia.

6. *Verdrag van handel en scheepvaart tussen Nederland en Engeland, van 1837.*

Ned. St 1837 No 64. L Deel 2, No 154. VC bladz. 157.

De artt. 1, 2 en 6 hebben betrekking op de scheepvaart.

Wijziging van de artt. 2 en 3 van dit verdrag had plaats in 1851. Ned. St 1851 No 22. L Deel 3, No 256. B Deel 1, No 27. VC bladz. 164. Van Ginkel geval 412.

De geldigheid van dit verdrag t.a.v. de koloniën kan in twijfel worden getrokken. Marcella[160] vermeldt hieromtrent, dat een recente uitspraak van de kantonrechter te Paramaribo, waarbij een schipper, varende voor een Eng. rederij, veroordeeld werd wegens het onderhouden van een stoomvaartdienst tussen de hoofdsteden van Ned.- en van Eng.-Guyana, niettegenstaande de vergunning daartoe was ingetrokken. Het beroep van beklaagde op het door Ned. met Eng. gesloten handels- en scheepvaartverdrag werd door deze Surinaamse kantonrechter ongegrond verklaard, aangezien dit tractaat geen betrekking zou hebben op schepen gaande van de ene kolonie naar de andere. De Eng. Regering, hierover in het Lagerhuis geinterpelleerd, oordeelde de beslissing volkomen juist, omdat bij de ratificatie van het verdrag door beide partijen uitdrukkelijk is verklaard, dat het niet zou gelden voor de koloniën en later hierin geen verandering is gebracht. Het vonnis werd eindelijk mede door het Hof van Suriname bevestigd. Wat nu de bedoeling van beide staten geweest moge zijn tijdens de ratificatie, zolang zij niet in het tractaat is uitgedrukt en de woorden geen aanleiding geven tot een enge interpretatie, ware het wenselijk, dat de rechter zich niet door haar laat beinvloeden.

Marcella deelt de opvatting van deze kantonrechter niet. Volgens hem waarborgt art. 1 van het verdrag zeer algemeen' wederkerige vrijheid van handel en scheepvaart tussen de onderdanen der beide Hoge contracterende partijen' en een uitdrukkelijke beperking tot het territoir in Europa (het tractaat spreekt van: het rijk, de landen, de staten) is er verder ook niet uit te halen.

160 H. Marcella. De Algemeene Bepalingen van Wetgeving voor Ned.-Indië. Proefschrift, Leiden, 1913. Bladz. 36 en 37.

Op de door Marcella aangevoerde gronden ben ik eveneens van oordeel, dat dit verdrag wel geldig is voor de overzeese gebiedsdelen. De bewoordingen van het verdrag zijn maatgevend en niet wat de bedoeling van partijen bij de ratificatie zou zijn geweest. Die beweerde bedoeling blijkt nergens uit.

Zie verder omtrent de toepasselijkheid bij Van Ginkel, geval 338, bladz. 132, betreffende het Eng. stoomschip 'Hunstrick' te Sabang, in 1916. Hier beriep de Eng. Reg. zich wel op het onderhavige verdrag en de aanvulling van 1851. De Ned. Reg. daarentegen stelde, dat de werking er van beperkt was tot het Europees gebied.

7. *Tractaat van handel en scheepvaart tussen Nederland en de Ver. Staten van Amerika, van 1839.*
Ned. St 1839 No 29. VC bladz. 261.

De artt. 4 en 5 hebben betrekking op de scheepvaart.

Dit tractaat is aangevuld bij de overeenkomst van 1852. Ned. St 1852 No 227, 1853 No 16. St 1853 No 54. B Deel 1, No 59. VC bladz. 265.

Hierdoor werden de artt. 1 en 2 van het tractaat door nieuwe vervangen en nog andere nieuwe bepalingen betreffende de scheepvaart toegevoegd.

8. *Verdrag van handel en scheepvaart tussen Nederland en Zweden + Noorwegen, van 1847.*
Ned. St 1847 No 71. L Deel 3, No 230. B Deel 1, No 13. VC bladz. 437.

De artt. 1, 2, 3, 4, 5 en 6 handelen over de scheepvaart.

Dit verdrag is voorzover Noorwegen betreft krachteloos, door het verdrag met Noorwegen, betreffende handel en scheepvaart van 1912.

Aanvulling had plaats bij het verdrag van 1908. Ned. St 1910 Nos 39 en 78. L Deel 17, No 1023. B Deel 2, No 124. Van Ginkel geval 513.

9. *Tractaat van handel en scheepvaart tussen Nederland en Pruisen, met inbegrip van de verdere staten van het Duitse Tolverbond. Den Haag, 1851, Met Protocol.*
Ned. St 1852 Nos 95 en 104, 1871 No 15. St 1852 No 75, 1871 No 84, 1872 Nos 172, 173 en 174. L Deel 4, No 277, Deel 6, No 534. B Deel 1, Nos 48 en 310. VC bladz. 299.

Voor Indon. zijn van belang de artt. 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 30 en 31, betrekking hebbende op de scheepvaart.

Dit tractaat is gewijzigd bij het verdrag van Berlijn van

1923. Ned St 1924 Nos 252 en 408. St 1924 No 451.

Voorts had aanvulling plaats bij het verdrag van Berlijn van 1925. Ned. St 1926 No 348. St 1931 No 176. Van Ginkel geval 413 en 443.

10. *Verdrag tussen Nederland en Engeland van 1851, tot wijziging van het verdrag van handel en scheepvaart van 1837.*
Zie hierboven sub 6.

11. *Overeenkomst tussen Nederland en de Ver.Staten van Amerika van 1852, tot aanvulling van het Tractaat van handel en scheepvaart van 1839.*
Zie hierboven sub 7.

12. *Overeenkomst tussen Nederland en Amerika betreffende de toelating van Amerik. Consuls in de Ned.Koloniën, van 1855.*
Ned. St 1855 No 63. St 1855 No 65. L Deel 4, No 324. B Deel 1, No 92. Van Ginkel geval 417.
De artt.9 en 10 hebben betrekking op de scheepvaart.

13. *Overeenkomst tussen Nederland en België betreffende de toelating van Belgische consuls in de Ned.Overzeese Bezittingen, van 1855.*[161]
Ned. St 1855 No 39. St 1855 No 54. L Deel 4, No 327. B Deel 1, No 95. Van Ginkel geval 416.
De artt.9 en 10 hebben betrekking op de scheepvaart.

14. *Overeenkomst tussen Nederland en Zweden + Noorwegen betreffende toelating van Zweedse en Noorse consuls in de Ned.Overzeese Bezittingen, van 1855.*
Ned. St 1855,No 211. St 1856 No 71. L Deel 4, No 334. B Deel 1, No 102. Van Ginkel geval 420.
De artt.8 en 9 hebben betrekking op de scheepvaart.

15. *Overeenkomst tussen Nederland en Engeland betreffende toelating van consuls in de koloniën van beide landen, van 1856.*
Ned. St 1856 No 54. St 1856 No 73. L Deel 4, No 342. B Deel 1, No 112. Van Ginkel geval 421.
De artt.9 en 10 hebben betrekking op de scheepvaart.

16. *Declaratie betreffende beginselen van zeerecht in oorlogstijd, Parijs, 1856.*
Ned. St 1908 No 325. L Deel 4, Nos 345 en 352. B Deel 1,No 115.

[161] Bij de andere dergelijke verdragen is dit tot voorbeeld genomen. Zie Prof.Mr W.J.M.van Eysinga. Ontwikkeling en inhoud der Nederlandse tractaten. Den Haag. 1916. Bladz.11.

17. *Overeenkomst tussen Nederland en Portugal betreffende toelating van consuls in de koloniën van beide landen, van 1856.*
Ned. St 1857 No 110; St 1858 No 14; L Deel 4, No 350; B Deel 1 No 122; Van Ginkel geval 426.
De artt. 9 en 10 hebben betrekking op de scheepvaart.

18. *Overeenkomst tussen Nederland en Denemarken betreffende toelating van consuls in elkaars koloniën, van 1856.*
Ned. St 1856 No 80; St 1857 No 26; L Deel 4, No 351; B Deel 1, No 123, Van Ginkel geval 424.
De artt. 10 en 11 hebben betrekking op de scheepvaart.

19. *Overeenkomst tussen Nederland en Turkije betreffende toelating van Turkse consuls in de Ned. Koloniën, van 1856.*
Ned. St 1857 No 104; St 1857 No 113; L Deel 4, No 357; B Deel 1, No 130; Van Ginkel geval 425.
De artt. 9 en 10 hebben betrekking op de scheepvaart.

20. *Overeenkomst tussen Nederland en Zweden + Noorwegen betreffende de kustvaart, van 1856.*
Ned. St 1856 No 128; L Deel 4, No 358. B Deel 1, No 132; VC bladz. 443; Van Ginkel geval 419.
Dit verdrag is voorzover het Noorwegen betreft krachteloos door het verdrag met Noorwegen betreffende handel en scheepvaart van 1912.

21. *Overeenkomst tussen Nederland en Pruisen tot regeling der voorwaarden waarop de consulaire agenten van Pruisen in de voornaamste havens der Ned.Overzeese Bezittingen zullen worden toegelaten, van 1856.*
Ned. St 1856 No 71; St 1857 No 24; L Deel 4, No 353. B Deel 1, No 124.
De artt. 11 en 12 hebben betrekking op de scheepvaart.
Bij een verklaring van 1872 is deze overeenkomst toepasselijk verklaard op de consuls van het Duitse Rijk.
Ned. St 1872 No 1; St 1872 No 62 en 1874 No 277. L Deel 6, No 544. B Deel 1, No 319. Ven Ginkel geval 449.

22. *Verdrag tussen Denemarken, Nederland, Oostenrijk-Hongarije, België, Frankrijk, Engeland, Hannover, Meckelenburg-Schwerin, Oldenburg, Pruisen, Rusland, Zweden + Noorwegen, en de steden Lübeck, Bremen en Hamburg betreffende de afkoop van de Sondtol, van 17 April 1857.*
Ned. St 1857 Nos 45 en 89. L Deel 4, No 365; B Deel 1, No 136. VC Bladz. 94.

Bij dit verdrag behoort een Bijzondere Overeenkomst tussen Ned. en Denemarken, houdende aanvulling daarvan.

Ned.: St 1857 No 89.; L Deel 4, No 366.; B Deel 1, No 137.;

23. *Overeenkomst tussen Nederland en Marokko betreffende handel en scheepvaart, van 1858.*

Ned.: St 1859 No 9.; St 1859 No 49.; L Deel 5, No 381, B Deel 1, No 152.; VC bladz. 246.;

Meest begunstiging t.a.v.: de scheepvaart.

24. *Overeenkomst tussen Nederland en Liberia betreffende handel en scheepvaart, van 1862.*:

Ned.: St 1864 Nos 20 en 77.; St 1864 No 179.; L Deel 5, No 425.; B Deel 1, No 197.; VC bladz. 237.; Van Ginkel geval 435.;

De artt. 4, 7, 8, 11, 13 en 14 hebben betrekking op de scheepvaart.

Bij deze overeenkomst behoort een Additionele Verklaring, betreffende restitutie van scheepvaartrechten en een Verklaring van 4 April 1863 betreffende schipbreuk.;

25. *Overeenkomst tussen Nederland en België betreffende handel en scheepvaart, van 1863.*:

Ned.: St 1863, Nos 113 en 119.; St 1864 No 179.; L Deel 5, No 433.; B Deel 1, No 206.; VC bladz. 1.; Van Ginkel geval 434.

Meestbegunstiging t.a.v.: elkaars vlaggen.;

26. *Verdrag van vriendschap en handel tussen Nederland en China, van 1863.*:

Ned.: St 1865 No 119.; St 1866 No 11.; L Deel 5, No 440*; B Deel 1, No 214.; VC bladz. 9.; Van Ginkel geval 438.;

De artt. 2, 7, 8, 9, 12, 13 en 15 hebben betrekking op de scheepvaart.

27. *Verdrag tussen Nederland en Italië betreffende handel en scheepvaart, van 1863.*:

Ned.: St 1864 Nos 28 en 106.; St 1865 No 27.; L Deel 5, No 444.; B Deel 1, No 218.; VC bladz. 187.; Van Ginkel geval 437.;

De artt. 3, 4, 6 hebben betrekking op de scheepvaart.

Ingevolge art. 44 van het Vredesverdrag met Italie van 1947 (Ned.: St 1949 No J 166 en St 1949 No 156) heeft de Ned. Reg. aan de Ital. Reg.; bij schrijven van 16 Aug. 1949 doen weten, dat Zij dit verdrag wenst te bestendigen of te doen herleven (St 1949 No 463).;

28. *Overeenkomst tussen Nederland en België van 1865 tot aanvulling van de overeenkomst betreffende handel en scheepvaart van 1863.*:

Ned. St 1866 Nos 21 en 79. St 1866 Nos 82 en 109. L Deel 5, No 478. B Deel 1, No 252. VC bladz. 5.

Meestbegunstiging t.a.v. onderdanen.

29. *Overeenkomst tussen Nederland en Siam betreffende toelating van Siamese consuls in de Ned. kolonien, van 1867.*

Ned. St 1868 No 109. St 1868 No 126. L Deel 6, No 488. B Deel 1, No 264. Van Ginkel geval 441.

De artt. 9 en 10 hebben betrekking op de scheepvaart.

30. *Tractaat tussen Nederland en Engeland betreffende Sumatra, Den Haag, 1871.*

Ned. St 1872 Nos 5 en 18. St 1872 Nos 94 en 95. L Deel 6, No 540. B Deel 1, No 315. VC bladz. 483. Van Ginkel geval 447 en 448.

Art. 2 handelt over de scheepvaart.

31. *Verdrag betreffende de scheepsmeting tussen Duitsland, Oostenrijk-Hongarije, België, Spanje, Frankrijk, Engeland, Griekenland, Italië, Nederland, Rusland, Zweden + Noorwegen en Turkije, Constantinopel, 1873.*

NRG 2 - 3 No 75. B Deel 1, No 337.

Dit verdrag vangt aan met het slotrapport van de Internationale Commissie voor de scheepsmeting van 18 Dec. 1873.

Het eindigt met bepalingen betreffende:

Schepen gemeten volgens het systeem Moorsom.

Schepen gemeten volgens een ander systeem dan dat van Moorsom.

Maatregelen voor alle schepen.

32. *Postverdrag (Union Générale des Postes) van Bern, van 1874.*

De naam werd gewijzigd bij het Postverdrag (Union Postale Universelle) van Parijs, van 1878.

Dit verdrag is herzien bij de conferenties van Lissabon 1885, Wenen 1891, Washington 1897, Rome 1906, Madrid 1920, Stockholm 1924, (Londen 1929), (Caïro 1934), Buenos Aires 1939 en Parijs 1947.

Ned. St 1948 No I 418, 1949 No J 15. St 1949 Nos 75 en 76. List Nos 142, 143, 147, 150, 156 en 159. B Deel 1, No 392.

Het is uitgewerkt in de Postordonnantie 1935 en lagere regelingen.

Art. 14 dezer ord. legt de gezagvoerders van schepen verplichtingen op met betrekking tot de verzending van post. Niet van toepassing op oorlogsschepen, schepen van de DPN en de gewest. vaartuigen.

De herzieningsverdragen van Londen 1929 en Caïro 1934 zijn door Ned. niet aanvaard.

Zie van Ginkel geval 450 en 451.

33. *Overeenkomst tussen Nederland en Italië betreffende toelating van Ital. consuls in de Ned. koloniën, van 1875.*
Ned. St 1876 No 108. L Deel 7, No 587. B Deel 1, No 360. Van Ginkel geval 453.

De artt. 9 en 10 hebben betrekking op de scheepvaart.

Ingevolge art. 44 van het Vredesverdrag met Italie van 1947 (Ned. St 1949 No J 166 en St 1949 No 156) heeft de Ned. Reg. aan de Ital. Reg. bij schrijven van 16 Aug. 1949 doen weten, dat Zij dit verdrag wenst te bestendigen of te doen herleven (St 1949 No 463).

34. *Overeenkomst tussen Nederland en Mascate (Sultanaat Oman) betreffende handel, van 1877.*
Ned. Staatscourant 1877 No 259. L Deel 7, No 603. B Deel 1, No 380. VC bladz. 249. Van Ginkel geval 458.

Hierin is bepaald, dat Ned. onderdanen, alsook de Ned. scheepvaart en de goederen, komende van of voortgebracht in Ned. of zijn koloniën, in Mascate meestbegunstiging zullen genieten op grond dat Mascate van Ned. zijde dezelfde behandeling ondervindt.

Niets bepaald omtrent opzegging.

35. *Overeenkomst tussen Nederland en Columbia betreffende toelating van Columbiaanse consuls in de Ned. koloniën, van 1881.*
Ned. St 1883 No 158. St 1884 No 36. L Deel 9, No 661. B Deel 1, No 438. Van Ginkel geval 463.

Art. 9 heeft betrekking op de scheepvaart.

36. *Overeenkomst tussen Nederland en Haïti betreffende toelating van consuls van Haïti in de Ned. koloniën, van 1883.*
Ned. St 1883 No 159. St 1884 No 37. L Deel 9, No 671. B Deel 1, No 460. Van Ginkel geval No 464.

Art. 9 heeft betrekking op de scheepvaart.

37. *Overeenkomst tot bescherming van onderzeese telegraafkabels. Parijs, 1884.*
Ned. St 1885 No 89, 1887 No 90, 1888 No 74. St 1891 Nos 231, 232, 233 en 234. List No 160. L Deel 9, No 681. B Deel 1, No 470. Van Ginkel geval 471.

Uitvoeringsvoorschriften zijn opgenomen in de ord. in St 1891 No 234. Zie ook St 1892 No 120. Bovendien bestaan verschillende gewestelijke keuren en andere lagere verordeningen t.a.v. de bescherming dezer kabels. Hierin zijn de gezagvoerders der schepen verplichtingen opgelegd.

38. *Overeenkomst tussen Nederland en België ten aanzien van de Congo, nopens handel en scheepvaart, van 1884.*
Ned. St 1885, No 75. L Deel 9, No 691. B Deel 1, No 480. VC bladz. 29.
Art. 2 bepaalt, dat de Ned. vlag gerechtigd is tot de kustvaart in de Congo.

39. *Verdrag tussen Nederland, Duitsland, Oostenrijk, België, Denemarken, Spanje, Amerika, Frankrijk, Engeland, Italië, Portugal, Rusland, Zweden en Noorwegen, zomede Turkije, betreffende de Congo, van 1885*[162].
Ned. St 1886 No 101. L Deel 9, No 692. B Deel 1, No 483. VC bladz. 34.
De artt. 2, 13, 14, 26 en 27 handelen over de scheepvaart.

40. *Verklaring tussen Nederland en Egypte betreffende de Ned. handel en de Ned. scheepvaart op Egypte, van 1886.*
Ned. St 1886 No 110. L Deel 9, No 705. B Deel 1, No 495. VC bladz. 125.
Meestbegunstiging t.a.v. de onderdanen, schepen, scheepvaart en handel van Ned.

41. *Verdrag tussen Duitsland, Engeland, Frankrijk, Italië, Nederland, Oostenrijk-Hongarije, Rusland, Spanje en Turkije, betreffende het Suez-kanaal, Constantinopel, 1888.*
Ned. St 1889 No 105. List No 4. L Deel 10, No 725. B Deel 1, No 519. Van Ginkel geval 469.

42. *Overeenkomst tussen Nederland en de Dominicaanse Republiek betreffende de toelating van Dominicaanse consuls in de Ned. koloniën, van 1891.*
Ned. St 1892 No 96. St 1892 No 165. L Deel 11, No 763. B Deel 1, No 554. Van Ginkel geval 475.
De artt. 9 en 10 hebben betrekking op de scheepvaart.

162 Zie t.a.v. het van kracht blijven voor Ned. en Ned.-Indië van dit verdrag François, deel 1, blz. 1042.

43. *Overeenkomst tussen Nederland en Italië betreffende erkenning van elkaars meetbrieven, van 1900/1901.*
D 1901 No LXIII, bladz. 459. B Deel 2, No 1.
Hierin is bepaald, dat in de Ital. havens de Ned. meetbrieven, die zijn afgegeven sedert 20 Oct. 1899, zullen worden erkend.
Voor de berekening van zeevaartrechten is aangegeven welke gedeelten van het schip, boven de netto inhoud volgens de meetbrief, moeten worden meegeteld.
Omgekeerd worden in de Ned. havens de Ital. meetbrieven erkend. Voor de berekening van de zeevaartrechten geldt eveneens het bovenvermelde.
Niets bepaald omtrent opzegging.
Ingevolge art. 44 van het Vredesverdrag met Italië van 1947 (Ned. St 1949 No J 166 en St 1949 No 156) heeft de Ned. Reg. aan de Ital. Reg. bij schrijven van 16 Aug. 1949 doen weten, dat Zij dit verdrag wenst te bestendigen of te doen herleven (St 1949 No 463).

44. *Overeenkomst tussen Nederland en Noorwegen betreffende erkenning van elkaars meetbrieven, van 1901.*
D 1902 No XV, bladz. 159. B Deel 2, No 3.
Partijen verklaren, dat het Ned. Kon. Besluit van 18 Sept. 1899 (St No 208), hetwelk in werking is getreden op 20 Oct. d.a.v., betreffende de scheepsmeting, overeenstemt met dat van Noorwegen, betreffende deze materie, van 1 Oct. 1893.
Op grond hiervan erkennen Partijen elkaars meetbrieven.
Volgen nog enkele bepalingen betreffende aftrek van de machinekamers, ketels en bunkers voor de berekening van de nettotonnage.
Niets bepaald omtrent opzegging.

45. *Overeenkomst tussen Nederland en België betreffende erkenning van elkaars meetbrieven, van 1901.*
D 1901, LI, bladz. 431. B Deel 2, No 7.
Hierin is bepaald, dat de Ned. schepen welke sedert 20 Oct. 1899 zijn gemeten, ingevolge art. 4 van de wet van 20 Juni 1883, in België vrijgesteld zijn van nieuwe meting, echter onder bepaalde, genoemde, voorwaarden.
Omgekeerd zijn in Ned. en zijn koloniën vrijgesteld van nieuwe meting de Belgische schepen, welke zijn gemeten ingevolge het Belgisch Koninklijke Besluit van 2 Dec. 1897. Erkend worden vanaf 1 Febr. 1901 de sedert 1 Jan. 1898 in België afgegeven meetbrieven.
Niets bepaald omtrent opzegging.

46. *Conventie betreffende aan hospitaalschepen in tijd van oorlog te verlenen vrijstelling van rechten en heffingen. Den Haag 1904.*
Ned. St 1905 No 383, 1907 No 94, St 1907 No 336. L Deel 15, No 955. B Deel 2, No 54. Van Ginkel geval 506.
Deze conventie is uitgewerkt in de ord. in St 1908 No 517 en in het GB in St 1908 No 518.

47. *Acte van Algéciras betreffende Marocco, van 1906, gesloten tussen Marocco, Duitsland, Oostenrijk-Hongarije, België, Spanje, Amerika, Frankrijk, Engeland, Italië, Nederland, Portugal, Rusland en Zweden.*
Ned. St 1906 No 343, 1907 No 15. L Deel 16, No 969. B Deel 2, No 78.
Hfdst.5 bevat vele regelingen betreffende de scheepvaart.

48. *Overeenkomst tussen Nederland en Peru betreffende toelating van Peruaanse consuls in de Ned.koloniën, van 1907.*
Ned. St 1908 No 303. L Deel 17, No 994 b. B Deel 2, No 106.
De artt.8 en 9 hebben betrekking op de scheepvaart.

49. *Verdrag tussen Nederland en Zweden van 1908, tot aanvulling van het verdrag van handel en scheepvaart tussen Ned.,en Zweden + Noorwegen, van 1847.*
Zie hierboven sub 8.

50. *Overeenkomst tussen Nederland en Zweden betreffende schepen verongelukt op de kusten van deze landen, van 1908. Met Additioneel Protocol.*
Ned. St 1908 No 372, 1909 No 13, 1910 Nos 39 en 78. L Deel 17, Nos 1011 en 1023. B Deel 2, Nos 113 en 124.

51. *Verdrag tussen Nederland en Japan betreffende toelating van consulaire ambtenaren van Japan in de Ned.koloniën, van 1908.*
Ned. St 1908 No 281. St 1908 No 489. L Deel 17, No 1014. B Deel 2, No 155. Van Ginkel geval 508.
De artt.9, 10 en 11 hebben betrekking op de scheepvaart.

52. *Overeenkomst tussen Nederland en Frankrijk betreffende de wederzijdse erkenning en toepassing van de wetten en reglementen betreffende de veiligheid van de zeescheepvaart, van 1909.*
Protocol dd.17 Dec.1909 en Nota van bekrachtiging dd.10 Jan. 1913. Ned. St 1913 No 51. L Deel 18, No 1072. B Deel 2, Nos 141 en 196.
Op 18 Jan.1924 en 7 Febr.1924 is respect. door de Ned. en de Franse Reg. verklaard, dat deze overeenkomst zich ook

uitstrekt tot de bepalingen inzake de draadloze telegrafie. Ned. St 1924 No 196. L Deel 20, No 1205.

53. *Overeenkomst tussen Nederland en Noorwegen betreffende de aan schipbreukelingen te verlenen onderstand, van 1911.*
Ned. St 1911 No 139. St 1913 No 313. L Deel 17, No 1052. B Deel 2, No 161. NRG 3 - 7 No 135. Van Ginkel geval 525.

54. *Overeenkomst tussen Nederland en China betreffende toelating van consuls in de Ned. koloniën, van 1911.*
Ned. St 1911 No 280. L Deel 17, No 1053. B Deel 2, No 162. Van Ginkel geval 520.
De artt. 9 en 10 hebben betrekking op de scheepvaart.

55. *Overeenkomst tussen Nederland en Panama betreffende de toelating van consuls in de Ned. koloniën, van 1912.*
Ned. St 1913, No 76. L Deel 18, No 1062. B Deel 2, No 178. Van Ginkel geval 526.
De artt. 8 en 9 hebben betrekking op de scheepvaart.

56. *Verdrag tussen Nederland en Noorwegen betreffende handel en scheepvaart, van 1912.*
Ned. St 1913 Nos 263 en 362. St 1913 No 667. L Deel 18, No 1066. B Deel 2, No 184. Van Ginkel geval 527.
Art. 3 heeft betrekking op de scheepvaart.
Art. 6 handelt over opsporing, aanhouding en uitlevering van gedeserteerde bemanning der schepen.
Art. 7 bepaalt, dat o.m. art. 6 niet van toepassing is op de Ned. koloniën en bezittingen, aangezien de bepalingen terzake, voorkomende in het verdrag tussen Ned. en Zweden + Noorwegen van 1855 betreffende de toelating van consuls (zie hierboven sub 14) van kracht blijven.

57. *Verdrag tussen Nederland en Japan betreffende handel en scheepvaart, van 1912.*
Ned. St 1913 Nos 293 en 389. St 1914 No 1. L Deel 18, No 1069. B Deel 2, No 188. Van Ginkel geval 530.
De artt. 5, 11, 13, 16 en 17 hebben betrekking op de scheepvaart.

58. *Notawisseling tussen Nederland en Japan, inzake wederzijdse erkenning van scheepsmeetbrieven, van 1912.*
NRG 3 - 18 No 84.
Geconstateerd is, dat de Japanse, de Ned. en de Ned.-Ind.

wettelijke voorschriften betreffende de meting van zeeschepen van europese bouwwijze gelijk zijn.

Ned. erkent vanaf 1 Juli 1912 de scheepsmeetbrieven van Jap. schepen van europese bouwwijze, die sedert 1 Juli 1884 zijn uitgegeven, en zal deze schepen vrijstellen van hermeting in Ned. en in Ned.-Ind.;

Japan erkent vanaf 1 Juli 1912 de scheepsmeetbrieven van Jap. schepen van europese bouwwijze, die sedert 20 Oct. 1899 zijn uitgegeven, en die van de overeenkomstige Ned.-Ind. schepen, uitgegeven sedert 3 Jan. 1902 en zal deze schepen vrijstellen van hermeting in Japan.

59. *Overeenkomst tussen Nederland en Zweden betreffende aan hulpbehoevende zeelieden te verlenen onderstand, van 1913.*
Ned. St 1913 No 372. St 191 No 669. L Deel 18, No 1077. B Deel 1, No 200. NRG 3 - 10 No 82. Van Ginkel geval 528.

60. *Overeenkomst tussen Nederland en Chili betreffende de toelating van consulaire ambtenaren van Chili in Ned.-Indië, van 1913.*
Ned. St 1928 Nos 289 en 411, B deel 2, No 206.
De artt. 8 en 9 hebben betrekking op de scheepvaart.

61. *Overeenkomst tussen Nederland en Cuba betreffende toelating van consuls in de Ned. koloniën, van 1913.*
Ned. St 1922 No 605. L Deel 19, No 1086 a. B Deel 2, No 210.
De artt. 8 en 9 hebben betrekking op de scheepvaart.

62. *Overeenkomst tussen Nederland en Guatemala betreffende de toelating van consuls in de Ned. koloniën, van 1914.*
Ned. St 1916 No 365. L Deel 19, No 1087 a. B Deel 2, No 212. Van Ginkel geval 536.
De artt. 8 en 9 hebben betrekking op de scheepvaart.

63. *Verdrag tussen Nederland en Venezuela tot herstel der diplomatieke betrekkingen tussen beide landen, van 1920.*
Ned. St 1921 Nos 16 en 301.; B Deel 2, No 257.
Meestbegunstiging t.a.v. de scheepvaart tot tijd en wijle dat een handelsverdrag zal worden gesloten.

64. *Statuut nopens de vrijheid van de doorvoer. Barcelona, 1921.*
Ned. St 1924 No 241, St 1924 No 332, 1931 No 31, 1934 No 430. List No 18. L Deel 19, No 1163.
De List noemt bij de aangesloten landen niet de Gefed. Maleise Staten, de Niet-Gefed. Mal. Staten, New-Foundland, Palestina, Perzië, Syrië en de Libanon. Deze landen zijn wel vermeld in St 1931 No 31.

65. *Notawisseling tussen Nederland en Japan tot wederzijdse erkenning der laadlijnvoorschriften van beide landen, van 1922.*
Ned. St 1922 No 189.

66. *Overeenkomst tussen Nederland en Oostenrijk betreffende toelating van consuls in de Ned. koloniën, van 1922.*
L Deel 19, No 1182.

Art. 8 handelt over de door de consuls en de plaatselijke overheden te nemen maatregelen bij schipbreuk van Oostenrijkse schepen op de kust van de Ned. koloniën.

Art. 9 handelt over het aanhouden en gevangennemen van deserteurs van Oostenrijkse koopvaardijschepen. De consuls kunnen hiertoe de hulp inroepen van de bevoegde autoriteiten.

Art. 14 bepaalt een opzeggingstermijn van een jaar.

67. *Verdrag tussen Nederland en Duitsland van 1923, tot wijziging van het tractaat van handel en scheepvaart tussen Ned. en Pruisen, van 1851.*
Zie hierboven sub 9.

68. *Verdrag en Statuut nopens het Internationaal zeehavenregime, Genève, 1923.*
Ned. St 1927 No 383, 1928 No 78. St 1928 No 199, 1932 No 61, 1933 No 65, 1934 No 431. List No 21.

Dit statuut is in Indon. uitgewerkt in de Ind. Scheepvaartwet 1936 en de Ind. scheepvaartverord. 1936, benevens in enige gouvernementsbesluiten en bepalingen van lagere autoriteiten ter uitvoering daarvan.

69. *Overeenkomst tussen Nederland en België betreffende de wederzijdse toepassing der wetten en uitvoeringsmaatregelen inzake de veiligheid der zeescheepvaart, van 1923.*
Ned. St 1923 No 398. L Deel 19, No 1191.

70. *Overeenkomst tussen Nederland en Finland betreffende handel en scheepvaart, van 1923.*
L Deel 19, No 1193.

Hierin is o.m. bepaald, dat in zaken van handel, douane en scheepvaart, benevens t.a.v. de lasten en belastingen, welke aan de wederzijdse onderdanen, alsmede de naamloze en andere vennootschappen van koophandel en op het gebied der nijverheid - financiële ondernemingen en scheepvaartmaatschappijen daaronder begrepen - worden of zullen worden opgelegd, zal over en weer behandeling op de voet van de meestbegunstigde natie worden toegepast.

Dezelfde behandeling zal op voorwaarde van wederkerigheid worden toegepast t.a.v. schepen voerende de Ned. of Finse vlag.

Opzeggingstermijn van 3 maanden.

71. *Verdrag tussen Nederland en Polen betreffende handel en scheepvaart, van 1924.*
Ned. St 1924 No 594, 1925 No 198. L Deel 20, No 1206.

De artt. 12, 13, 14, 15 en 16 hebben betrekking op de scheepvaart.

Thans nu Polen een satellietstaat is van de U.S.S.R. is het aan twijfel onderhevig of dit verdrag nog van kracht is.

72. *Voorlopig handelsverdrag tussen Nederland en Estland van 1924.*
Ned. St 1925 No 249, 1926 No 157.

De artt. 1, 2 en 3 hebben betrekking op de scheepvaart.

Thans nu Estland is ingelijfd bij de U.S.S.R. is het aan twijfel onderhevig of dit verdrag nog van kracht is.

73. *Verdrag tussen Nederland en Duitsland van 1925, tot aanvulling van het tractaat van handel en scheepvaart tussen Ned. en Pruisen, van 1851.*
Zie hierboven sub 9.

74. *Overeenkomst tussen Nederland en Finland betreffende de toelating van consulaire ambtenaren in Ned.-Indië, van 1925.*
Ned. St 1925 No 505, 1926 No 46.

De artt. 8 en 9 hebben betrekking op de scheepvaart.

75. *Handelsverdrag tussen Nederland en Griekenland, van 1926.*
Ned. St 1926 No 476, 1927 No 59.

De artt. 1 en 6 hebben betrekking op de scheepvaart.

76. *Tractaat gesloten tussen de Nederlandse Regering voor Nederland en voor Ned.-Indië enerzijds en de Regeringen van Engeland en van Indië anderzijds nopens het beheer van het Quarantaine-station te Kamaran. Parijs, 1926.*
Ned. St 1927 Nos 196 en 282, 1936 No 85, 1946 No G 301, 1947 No H 93, St 1927 No 488, 1936 No 154, 1947 No 95.

Dit tractaat bevat o.m. bepalingen t.a.v. pelgrimsschepen.

Het trad in werking op 1 Jan. 1927 en was aangegaan voor de duur van 8 jaar. Het kon worden herzien na 1 Jan. 1933.

Met ingang van 1 Jan. 1935 is het voor onbepaalde tijd verlengd, met een opzeggingstermijn van een jaar. Ned. St 1935 No 832, 1936 No 85, St 1936 No 154.

In 1939 is art. 9b gewijzigd. Dit betreft een financiële aangelegenheid. Ned. St 1946 No G 301, 1947 No H 93. St 1947 No 95.

77. *Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende de immuniteit van staatsschepen van Brussel van 1926. Met Protocol van Brussel van 1934.*
Ned. St 1936 No 98. St 1936 No 548, 1937 No 490, 1938 No 432, 1939 No 9, 1940 No 27. List No 28.

In de List wordt Portugal niet genoemd bij de aangesloten landen, doch wel in St 1939 No 9. De List vermeldt Egypte wel als aangesloten land; St 1939 No 9 en 1940 No 27 echter niet.

78. *Handelsverdrag tussen Nederland en Haïti, van 1926.*
Ned. St 1927 No 229, 1928 No 25.

Art. 1 heeft betrekking op de scheepvaart.

79. *Sanitaire Conventie van Parijs, van 1926.*
Ned. St 1930 No 325, 1931 No 10. St 1931 No 150, 1935 No 20, 1936 No 401, 1937 No 89. List No 30.

De voorschriften van dit verdrag zijn uitgewerkt in de Pelgrimsord.-1922, in de Pelgrimsverord., in de Quarantaineord. en in het Faciliteitenbesluit-1934.

Het verdrag werd gewijzigd op een conferentie te Parijs in 1938. Het wijzigingsverdrag werd wel door Ned. geparafeerd, doch niet geratificeerd. In 1944 werd te Washington een verdrag gesloten waarbij de Conventie van 1926 werd verlengd, terwijl bij het Protocol van Washington van 23 April 1946 wederom verlenging plaats had, met een wijziging om de Conventie van 1926 in overeenstemming te brengen met de overneming van de taak van de U.N.R.R.A. door de World Health Organization (W.H.O.). Nederland trad tot het Protocol toe (Ned. St 1947 No H 407 en 1948 No 1 180), doch slechts voor het Rijk in Europa; dus niet voor Indon..

Vervolgens kwamen op 25 Mei 1951 tot stand de W.H.O. Regulations No 2, International Sanitary Regulations. Aan de totstandkoming hiervan werkte Indon. mede.

Deze Regulations hebben een:

Bijlage A. Sanitary control of pilgrim traffic approaching or leaving the Hedjaz during the season of the Pilgrimage.

Bijlage B. Standards of hygiene on pilgrim ships and on aircraft carrying pilgrims.

Bij de inwerkingtreding van deze Regulations voor een Staat zullen de hogergenoemde conventies e.d., voorzover de Staat deze had aanvaard, vervallen.

80. *Radiotelegrafieverdrag van Washington, van 1927.*
Ned. St 1928 No 424. St 1929 No 23.

Hierin is o.m. de scheepsradio geregeld.

Hiermee hangt samen het Verdrag betreffende de Verrebe-richtgeving (Convention internationale des télécommunications) van Madrid van 1932. Herzien te Atlantic City in 1947. Ned. St 1934 No 19, 1949 No J 55. St 1934 No 123, 1949 No 87. List Nos 167 en 193.

Bij dit laatste verdrag behoren reglementen. Deze zijn herzien te Caïro in 1938 en te Parijs in 1949. Ned. St 1938 No 44 St 1939 No 155. List Nos 178 t/m 181.

In Indon. uitgewerkt in het Reglement voor de telegraafdienst (St 1933 No 514), zomede in de SO en de SV.

81. *Handelsverdrag tussen Nederland en Guatemala, van 1927.*
Ned. St 1927 No 446, 1928 No 505.
De artt. 1 en 5 hebben betrekking op de scheepvaart.

82. *Verdrag betreffende economische statistieken, Genève, 1928.*
Ned. St 1932 No 337, 1933 No 301. St 1933 No 309, 1936 No 27.
Art. 2 handelt over de scheepvaartstatistiek.
Deze statistiek behoort tot de werkkring van de DP. Zie Hfdst. 13.

83. *Handels- en scheepvaartverdrag tussen Nederland en Turkije, van 1928.*
Ned. St 1929 Nos 33 en 395.
De artt. 4, 12, 13, 14, 15 en 16 hebben betrekking op de scheepvaart.

84. *Overeenkomst tussen Nederland en Portugal inzake de wederzijdse erkenning van de wettelijke voorschriften der beide landen betreffende de reddingsmiddelen aan boord van schepen, van 1928.*
Ned. St 1928 No 355.

85. *Handels- en scheepvaartverdrag tussen Nederland en Oostenrijk, van 1929.*
Ned. St 1930 Nos 229 en 375. St 1930 No 389.
De artt. 8 en 9 hebben betrekking op de scheepvaart.

86. *Zeeveiligheidsverdrag van Londen, van 1929.*
Hiermee hangen nauw samen de Simla Regelen van 1931.
Ned. St 1930 No 305, 1932 No 539, 1935 No 317. St 1935 No 317, 1936 Nos 47 en 396, 1937 No 98, 1938 No 437, 1940 No 35. List No 35.
Zie omtrent deze beide verdragen het vermelde in Hfdst. 14, bladz. 167 e.v.

87. *Handelsverdrag tussen Nederland en Bolivia, van 1929.*
Ned. St 1930 Nos 324 en 409.

Art. 1 heeft betrekking op de scheepvaart.

88. *Overeenkomsten nopens seinen voor de zeevaart en nopens bemande lichtschepen buiten haar station, Lissabon, 1930.*
Ned. St 1931 No 418. St 1931 No 487, 1933 No 304, 1934 No 424, 1936 No 29, 1937 No 94, 1938 No 436. List No 39.

Deze overeenkomsten zijn:

1. Overeenkomst nopens seinen voor de zeevaart met Reglement betreffende zekere categorieën van seinen voor de zeevaart.

2. Overeenkomst nopens bemande lichtschepen buiten hun station, met Reglement nopens seinen voor deze schepen.

Vermeld wordt, dat beide Reglementen niet in de Indon. wetgeving zijn uitgewerkt. Wel is er een ord. in St 1920 No 274, welke seinen voorschrijft indien de toegang door bijzondere omstandigheden tot een haven verboden is. Deze zijn gelijk aan die welke in het reglement sub 1 zijn voorgeschreven.

In de practijk zullen, indien nodig, de bij deze reglementen voorgeschreven seinen, door de betrokken gezaghebbenden worden gebezigd.

89. *Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, Londen, 1930.*
Ned. St 1932 Nos 516 en 597, 1933 No 98. St 1933 No 198, 1936 Nos 15 en 399, 1937 No 95, 1938 No 431, 1939 Nos 12 en 411. List No 38.

Zie omtrent dit verdrag het vermelde in Hfdst. 14 bladz. 170.

90. *Handels-en scheepvaartverdrag tussen Nederland en Zuid-Slavië, van 1930. Met Protocol.*
Ned. St 1931 No 520, 1932 No 163. St 1932 No 222.

De artt. 10 en 11 hebben betrekking op de scheepvaart. Het Protocol geeft een toelichting op art. 10 van het verdrag.

91. *Overeenkomst tussen Nederland en Estland inzake de wederzijdse erkenning van meetbrieven, van 1930*
Ned. St 1931 No 8. St 1931 No 128.

Thans nu Estland is ingelijfd bij de U.S.S.R. is het aan twijfel onderhevig of dit verdrag nog van kracht is.

92. *Voorlopige handelsovereenkomst tussen Nederland en Roemenië, van 1930.*
Ned. St 1930 No 394.

Art. 1 heeft betrekking op de scheepvaart. Eveneens een bijbehorende nota.

Thans nu Roemenië een satellietstaat is van de U.S.S.R. is het aan twijfel onderhevig of dit verdrag nog van kracht is.

93. *Simla Regelen, van 1931.*
St 1935 No 317.
Zie hierboven sub 86.

94. *Overeenkomst tussen Nederland en Letland inzake de wederzijdse erkenning van meetbrieven, van 1931.*
Ned. St 1932 No 410. St 1932 No 470.
Thans nu Letland is ingelijfd bij de U.S.S.R. is het aan twijfel onderhevig of dit verdrag nog van kracht is.

95. *Verdrag tussen Nederland en Turkije betreffende handel en scheepvaart, van 1931.*
Ned. St 1933 No 27.
De artt. 12, 13, 15 en 16 hebben betrekking op de scheepvaart.

96. *Verdrag betreffende de Verreberichtgeving (Convention internationale de telecommunications) Madrid, 1932.*
Ned. St 1934 No 19. St 1934 No 123, List No 167.
Zie hierboven sub 80.

97. *Verdrag van handel en scheepvaart tussen Nederland en Panama, van 1932.*
Ned. St 1933 No 383, 1935 No 568.
De artt. 2, 3 en 4 hebben betrekking op de scheepvaart.

98. *Overeenkomst tussen Nederland en Finland betreffende de wederzijdse erkenning van de meetbrieven van Ned. en Finse schepen, van 1933.*
Ned. St 1933 No 219. St 1933 No 259.

99. *Overeenkomst tussen Nederland en Japan betreffende wederzijdse vrijstelling van belasting op inkomsten en winsten voortvloeiende uit het internationale zeescheepvaartbedrijf, van 1933.*
Ned. St 1933 No 219. St 1933 No 259.

100. *Verdrag van handel en scheepvaart tussen Nederland en de Oostelijke Republiek Uruguay, van 1934. Met Slotprotocol.*
Ned. St 1935 No 368, 1936 No 84. St 1936 No 78.
Art. 7 heeft betrekking op de scheepvaart.

101. *Verdrag van handel en scheepvaart tussen Nederland en Portugal, van 1934.*
Ned. St 1935 No 675.
Meestbegunstiging t.a.v. elkaars scheepvaartondernemingen en schepen.

102. *Verdrag van handel en scheepvaart tussen Nederland en Spanje, van 1934.*
Ned. St 1935 No 676, 1936 No 93. St 1936 No 204.
Art. 21 heeft betrekking op de scheepvaart.

103. *Voorlopige overeenkomst tot regeling van de Handelsbetrekkingen tussen Nederland en Argentinië, van 1934.*
Ned. St 1934 No 209.
Sub 3 zijn bepalingen opgenomen betreffende de scheepvaart.

104. *Overeenkomst betreffende de afschaffing van de consulaire visa op gezondheidspassen. Parijs, 1934.*
Ned. St 1935 No 166. St 1935 No 154, 1936 Nos 26 en 400, 1937 No 487, 1938 No 443, 1939 Nos 20.
Op 22 Dec. 1934 werden te Parijs 2 collectieve overeenkomsten gesloten:
1e. die betreffende de afschaffing van de consulaire visa op gezondheidspassen en
2e. die nopens de afschaffing van gezondheidspassen.
Ned. trad tot beide verdragen toe, echter was slechts de toetreding tot het onder 1e genoemde mede toepasselijk op Ned.-Indië.
De bedoeling van deze verdragen is de formaliteiten, waaraan handelsschepen zijn onderworpen, zoveel mogelijk te beperken.

105 *Verdrag van handel en scheepvaart tussen Nederland en Frankrijk, van 1935.*
Ned. St 1936 No 92.
De artt. 19, 20, 22, 23 en 24 hebben betrekking op de scheepvaart.

106. *Overeenkomst betreffende handel en scheepvaart tussen Nederland en Zuid-Afrika, van 1935.*
Ned. St 1935 No 332.
Meestbegunstiging t.a.v. de scheepvaart.

107. *Overeenkomst tussen Nederland en Frankrijk tot afschaffing van de consulaire visa op gezondheidspassen in het onderling verkeer tussen Ned.-Indië en Indo-China, van 1936.*
Ned. St 1936 No 99 D. St 1936 No 590.

108. *Voorlopige overeenkomst tussen Nederland en Brazilië tot regeling der handelsbetrekkingen, van 1937.*
Ned. St 1937 No 26.
Meestbegunstiging t.a.v. de handelsschepen.

109. *Verdrag van handel en scheepvaart tussen Nederland en Ecuador, van 1937.*
Ned. St 1938 No 32, 1939 No 12. St 1939 No 89.
Art. 11 heeft betrekking op de scheepvaart.

110. *Verdrag van vriendschap, handel en scheepvaart tussen Nederland en Siam, van 1938.*
Ned. St 1938 No 42 en 43.
De artt. 1, 3, 7, 11, 12 en 18 hebben betrekking op de scheepvaart.
Dit verdrag vervangt dat van 8 Juni 1925 (St 1926 No 489).

111. *Verdrag van Atlantic City van 1947 tot herziening van het verdrag betreffende de verreberichtgeving van Madrid van 1932.*
Ned. St 1949 No J 55. St 1949 Nos 87. List No 193.
Zie hierboven sub 80.

112. *Handels- en Financiële overeenkomst tussen Nederland en Argentinië, van 1948.*
Tekst in: Handelsverdragen en andere overeenkomsten met het buitenland. Uitgave van de Economische Voorlichtingsdienst van het Ned. Ministerie van Economische Zaken te Den Haag, 1949.
In art. 51 meestbegunstiging t.a.v. de schepen van Partijen voorzover betreft havenregime en havenbedrijf.
Art. 62 bepaalt, dat deze overeenkomst van kracht blijft tot 31 Dec. 1952.
Deze overeenkomst is genoemd sub 1 van de Lijst van Handels- en Monetaire Accoorden, waarin Indon. participeert, behorende bij art. 21, lid 7, van de Financiële en Economische Overeenkomst van de RTC bepalingen.

BIJLAGE A

## OMSCHRIJVING VAN DE WERKKRING VAN DE DJAWATAN PELAJARAN

**vastgesteld bij besluit van de Menteri Perhubungan van 4 Sept. 1951, No 3212/Ment., Hoofdstuk V, art. 5, sub B 3.**

Djawatan Pelajaran mempunjai tugas kewadjiban mengurus segala hal-hal nautis dan technis pelajaran. Didalamnja termasuk:

*a.* mengawasi dinas-dinas dan lembaga-lembaga jang masuk dalam Djawatan Pelajaran;

*b.* mengurus dinas kapal-kapal negeri;

*c.* mengurus perambuan dan penerangan pantai;

*d.* menjelenggarakan dinas kesjahbandaran dan kepanduan (loodsdienst);

*e.* mengurus biaja perambuan dan kepanduan;

*f.* menjelenggarakan hydrograpi, memberikan peta-peta dan pedoman-pedoman laut dan memelihara berita-berita pelaut-pelaut;

*g.* menjediakan bahan untuk perundang-undangan pelajaran;

*h.* mengurus soal-soal mengenai tata tertib bandar laut dan pelajaran di Indonesia dan soal-soal lain jang mengenai perundang-perundangan pelajaran;

*i.* memberikan surat-surat laut dan surat-surat bukti kenegaraan kapal-kapal dan perahu-perahu lainnja, djuga ukuran muatan kapal;

*j.* menjelenggarakan statistik (perangkaan) dan dokumentasi pelajaran;

*k.* mengawasi pelaksanaan undang-undang pelajaran dan mentjampuri tangan terhadap pelajaran, sekedar tidak termasuk lingkungan pekerdjaan badan pemerintahan lain;

*l.* mengawasi terlaksananja perdjandjian-perdjandjian jang diadakan atau jang akan diadakan oleh Pemerintah jang mengenai pemeliharaan perhubungan pelajaran di Indonesia;

*m.* memusatkan penjelenggaraan persediaan kapal-kapal, perahu-perahu, kapal-kapal muatan dan lain-lainnja, baik dengan pembelian maupun dengan pembuatan dan pengawasan atas pembuatan tersebut begitu pula pembelian mesin, ketel-ketel, motor-motor dan alat perlengkapan jang diperlukan, sekedar tidak masuk lapangan pekerdjaan Jajasan 'Pepuska' atau Perseroan terbatas 'Pelajaran Nusantara Indonesia';

*n*. menjelenggarakan pendidikan dalam ilmu pelajaran pula pendidikan ahli-ahli tehnik kapal dan djuru telegrap radio kapal, sekedar tidak diserahkan kepada badan pemerintahan lain;

*o*. membentuk panitya udjian mualim dan masinis-masinis kapal;

*p*. melaksanakan peraturan ketjilakaan dari anak-anak buah kapal;

*q*. mengawasi pembuatan kapal-kapal untuk pelajaran pantai dan interinsulair.

## BIJLAGE B

# NAAMLIJST VAN 'HOOFDEN VAN SCHEEPVAART'

*Beheerders van de Gouvernements schoeners en kruisboten.*

| | |
|---|---|
| J. Ligtvoet | 1842 - 1850 |
| W. J. Schuler | 1850 - 1856 |
| J. Groll | 1856 - 1857 |
| N. Baron Gansneb genaamd Tengnagel | 1857 - 1859 |
| J. C. van der Bank | 1859 - 1862 |

*Chefs der Gouvernements Marine.*

| | |
|---|---|
| J. C. van der Bank | 1862 - 1866 |
| M. L. J. van Asperen | 1866 - 1870 |
| J. B. A. de Josselin de Jong | 1870 - 1872 |
| H. A. Ridder van Rappard | 1872 - 1875 |
| H. Dijserinck | 1875 - 1879 |
| L. C. Holtzàpffel | 1879 - 1881 |
| R. Wijmans | 1881 - 1895 |
| G. Broer van Dijk (wnd) | 1895 - 1898 |

*Inspecteurs over de Bebakening, de Kustverlichting en het Loodswezen.*

| | |
|---|---|
| A. van Kerkwijk | 1858 - 1859 |
| P. F. Uhlenbeck | 1859 - 1862 |
| W. F. van Erp Taalman Kip | 1862 - 1868 |
| L. M. de Laat de Kanter | 1868 - 1874 |
| R. J. A. Bouricius | 1874 - 1880 |
| J. T. F. Bruijn | 1880 - 1882 |
| J. S. van Drooge | 1882 - 1895 |
| W. H. Dittlof Tjassens | 1895 - 1898 |

*Inspecteur over de Gouvernements Marine, de Bebakening, de Kustverlichting en het Loodswezen.*

| | |
|---|---|
| A. C. Zeeman | 1898 - 1905 |

*Hoofdinspecteurs van Scheepvaart.*

| | |
|---|---|
| A. C. Zeeman | 1905 - 1907 |
| A. J. M. A. Ridder van der Does de Bye | 1907 - 1912 |

*Hoofdinspecteurs, Hoofd van de Dienst van Scheepvaart.:*

A. J. M. A. Ridder van der Does de Bye ................1912 - 1916
C. H. de Goeje ................................................1916 - 1924
H. Bisschop van Tuinen ....................................1924 - 1927
S. H. Leegstra ................................................1927 - 1929
A. J. W. van Anrooy .........................................1929 - 1932
B. Braat .........................................................1932 - 1936
J. W. Langeler ..................................................1936 - 1940
J. Kuyper .........................................................1940 - 1942

J a p a n s e   b e z e t t i n g

D. J. Kommer ...................................................1945 - 1946
B. S. van Deinse ...............................................1946 - 1947

*Directeur van Scheepvaart.*

B. S. van Deinse ...............................................1947 - 1948

*Secretaris van Staat, Hoofd van het Departement van Scheepvaart.:*

B. S. van Deinse ...............................................1948 - 1949

*Kepala Departemen Pelajaran.:*

Mas Pardi .........................................................1949 - 1950

*Kepala Djawatan Pelajaran.:*

Mas Pardi .........................................................1950 -heden

# RINGKASAN

## Bab. 1

*Uraian Tudjuan.*

1. Memberikan uraian sistimatis tentang ketentuan2 menurut undang-undang jang terpenting, pun tentang peraturan2 dan keputusan2 terpenting dalam hal ketata-usahaan mengenai lingkungan pekerdjaan Djawatan Pelajaran di Indonesia.
2. Menundjukkan dan menindjau persetudjuan2 jang diadakan antara Nederland dan Indonesia dalam hubungan Unie Nederland-Indonesia sepandjang ada hubungannja dengan lingkungan pekerdjaan tersebut.
3. Penjelenggaraan dari pada penjerahan kekuasaan Pemerintah Pusat kepada Negara2 Bagian dahulu, sepandjang penjerahan tadi ada hubungannja dengan lingkungan pekerdjaan tersebut.
4. Ichtisar perdjandjian2 internasional mengenai pelajaran, jang pada waktu penjerahan kedaulatan berlaku untuk Indonesia.

## Bab. 2

*Perihal Terbentuknja Departemen Pelajaran.*

Beberapa bagian2 dinas pelajaran jang didirikan dalam abad jang lampau ditempatkan dibawah seorang Hoofdinspecteur van Scheepvaart. Pada tahun 1911 dibentuk Dienst van Scheepvaart dibawah Departement der Marine. Kepalanja ialah seorang Hoofdinspecteur van Scheepvaart. Pada tahun 1912 ditetapkan 'Instructie voor de Hoofdinspecteur', jang dirobah dengan jang dari tahun 1930. Terhitung mulai 1 Maret 1947 Dienst van Scheepvaart didjadikan suatu Departemen Pelajaran jang berdiri sendiri; lingkungan pekerdjaannja ditentukan. Sesudah penjerahan-kedaulatan pada 27 Desember 1949, departemen tersebut tidak didjadikan suatu kementerian, tetapi sebagai Departemen Pelajaran ditempatkan dibawah Kementerian Perhubungan, Tenaga dan Pekerdjaan Umum. Mulai tanggal 17 Agustus 1950 namanja dirobah mendjadi Djawatan Pelajaran, termasuk Kementerian Perhubungan. Lapangan pekerdjaan dari Djawatan tadi ditetapkan pada bulan September 1951.

## Bab 3

*Pengawasan atas dinas2 dan badan2 jang ada dibawah Djawatan Pelajaran.*

Pengawasan tsb. diserahkan kepada

1. Kepala Djawatan tsb.;
2. Kepala2 bagian2 dan kepala2 biro2 jang berdiri sendiri, lagi pula pegawai2 djawatan tsb. jang oleh kepala djawatan atau oleh kepala2 bagian atau oleh kepala biro2 jang berdiri sendiri diserahi dengan pengawasan.

Suatu pandangan diberikan mengenai sifat djabatan Kepala Djawatan Pelajaran.

## Bab. 4

*Dinas Pelajaran Negara.*

Dinas tsb. adalah hasil perkembangan dari Gouvernements Marine jang didirikan pada tahun 1861. Dalam tahun 1949 nama tsb. diganti mendjadi Federale Schependienst. Kemudian pada tanggal 30 Agustus 1950 diganti mendjadi Dinas Pelajaran Negara.

Lapangan pekerdjaan dinas tsb. ditetapkan dan ketentuan2 menurut undang-undang dan peraturan ketata-usahaan disebut. Hak2 perwira2 dinas tsb. berkenaan dengan pengusutan kenjataan2 jang dapat dihukum ditundjukkan.

## Bab 5

*Kapal2 Daerah.*

Badan tsb. didirikan pada tahun 1866. Lapangan pekerdjaan ditetapkan dan ketentuan2 menurut undang-undang serta peraturan2 ketata-usahaanja ditundjukkan. Mulai tahun 1945 peraturan2 tadi tidak berlaku lagi, oleh karena dalam prakteknja atas kapal2 ini djuga berlaku peraturan2 jang berlaku bagi Dinas Pelajaran Negara. Hak2 nachoda2 kapal2 tsb. berkenaan dengan pengusutan kenjataan2 jang dapat dihukum ditundjukkan.

## Bab. 6

*Perambuan dan penerangan pantai.*

Suatu ichtisar peraturan2, ketentuan2 menurut undang-undang jang berlaku dalam hal ini, serta peraturan2 ketata-usahaannja diberikan.

Hak2 para nachoda kapal2 perambuan dan penerangan pantai berkenaan

dengan pengusutan kenjataan2 jang dapat dihukum ditundjukkan Suatu pandangan diberikan mengenai hak2 tsb.dan mengenai hak2 jang sesuai dengan jang ditetapkan untuk perwira2 Dinas Pelajaran Negara dan untuk nachoda2 kapal2 daerah.

## Bab. 7

*Dinas bandar dan kepanduan.*
Ketjuali suatu ichtisar dari ketentuan2 menurut undang2 dan peraturan2 ketata-usahaan jang berlaku untuk ini, diberikan djuga suatu uraian sepasal demi sepasal mengenai Redenreglement, didalam mana diberikan banjak hak kepada para sjahbandar.
Hak2 para sjahbandar dan para pandu berkenaan dengan pengusutan kenjataan2 jang dapat dihukum ditundjukkan. Apabila ketentuan2 menurut undang2 timbul daripada perdjandjian2 internasional, maka perdjandjian2 tsb. disebut.

## Bab. 8

*Uang perambuan dan pandu.*
Ketentuan2 menurut undang2 mengenai hal ini disebut.
Uang perambuan dan uang pandu tidak usah dibajar oleh kapal2 untuk orang2 sakit, jang memenuhi sjarat2 jang ditentukan perdjandjian internasional penglaksanaan perang laut menurut azas2 Conventie Geneva tanggal 22 Agustus 1864.

## Bab. 9

*Hydrografie.*
Di Indonesia ada 2 dinas hydrografie, jaitu dari Djawatan Pelajaran dan Angkatan Laut. Keduanja mempunjai tugas jang terpisah satu sama lain. Suatu uraian diberikan mengenai sifat hukum dari Perdjandjian Hydrografie, jang diadakan dalam tahun 1950 antara Nederland dan Indonesia dalam hubungan Unie Nederland-Indonesia.

## Bab. 10

*Perundang2an Pelajaran.*
Perundang2an ini meliputi seluruh perundang2an pelajaran dalam arti seluas-luasnja, dikurangi dengan perundang-undangan mengenai urusan pelajaran perekonomian dan dikurangi dengan perundang-undangan perniagaan, sedjauh berhubungan dengan hak2 dan kewadjiban2 jang timbul dari pelajaran.

## Bab 11

*Penguasaan bandar dan pelajaran.*

Seluruh kelompok ketentuan2 menurut undang2 mengenai hal ini disebut dan dibitjarakan. Perdjandjian2 internasional jang berlaku bagi Indonesia dan dalam mana diatur sesuatu mengenai pelajaran pantai, disebutkan.

## Bab. 12

*Surat2 laut dan lain2 bukti kebangsaan kapal, pun djuga pengkuran kapal.*

Disamping menjebutkan ketentuan2 menurut undang2 jang bersangkutan, diberikan djuga suatu uraian tentang kebangsaan kapal Indonesia berhubung dengan patsal 8, ajat 2, Perdjandjian Peralihan jang termasuk dalam Charter Penjerahan Kedaulatan, dalam mana ditentukan, bahwa baik dalam perundang-undangan Belanda maupun dalam perundang-undangan Indonesia, jang sesudah penjerahan kedaulatan masih tetap berlaku, sebagai pengganti kaula Nederland harus dibatja: warga negara Nederland dan warga negara Indonesia. Ketentuan ini mengandung akibat2 djauh berkenaan dengan kebangsaan kapal.

## Bab. 13

*Statistik pelajaran.*

Ketentuan2 menurut undang2 mengenai hal ini adalah sesuai dengan kewadjiban jang timbul untuk Indonesia dari Perdjandjian internasional mengenai statistik perekonomian di Geneva tahun 1928.

## Bab. 14

*Pengawasan atas pelaksanaan undang2 pelajaran.*

Sekelompok ketentuan2 menurut undang2 jang terpenting jang berkenaan dengan hal ini disebut, begitupun perdjandjian2 internasional mengenai hal ini jang berlaku di Indonesia. Selandjutnja diberikan suatu ichtisar dari semua ketentuan2 menurut undang2 tentang pengawasan atas pelajaran jang tidak berasal dari badan perundang-undangan pusat, tetapi dari badan2 jang lebih rendah.

## Bab 15

*Pengawasan atas pelaksanaan perdjandjian2 mengenai pemeliharaan perhubungan pelajaran di Indonesia.*

Suatu ichtisar diberikan dari perdjandjian2 jang semendjak tahun

1891 diadakan antara Pemerintah dan Koninklijke Paketvaart-Maatschappij.

### Bab. 16

*Pembelian pusat dari kapal2, alat2 berlajar, lichters dsb.*
Ketentuan2 menurut undang2 mengenai hal ini ta'ada. Jang disebutkan ialah ketentuan2 mana jang berlaku bagi pemusnahan alat2 berlajar negara.

### Bab. 17

*Pendidikan ilmu pelajaran.*
Jang disebutkan ialah sekolah2 pelajaran negara mana jang ada dan untuk pangkat2 apa sekolah2 tsb. mendidik.

### Bab. 18

*Panitya udjian untuk para mualim dan masinis niaga.*
Perundang-undangan jang ada mengenai hal ini disebutkan, Jang ada ialah panitya udjian untuk para mualim dan panitya udjian untuk para masinis.

### Bab. 19

*Pelaksanaan peraturan ketjelakaan anak-buah kapal.*
Ditundjukkan untuk pelaksanaan perdjandjian2 internasional mana peraturan tsb. dipergunakan. Dibitjarakan pula pertanjaan, apakah peraturan tsb. ataukah undang2 Nederland jang berkenaan dengan hal ini jang harus berlaku atas kapal2 Nederland jang melulu atau terutama berlajar antara pelabuhan2 Indonesia. Selandjutnja didjawab pula pertanjaan, apakah dengan pernjataan berlakunja undang2 ketjelakaan 1947 bagi seluruh Indonesia, peraturan termaksud harus dipandang sebagai dihapuskan atau tidak.

### Bab. 20

*Pengawasan atas pembangunan kapal2 guna pelajaran pantai dan guna pelajaran interinsuler.*
Ketentuan2 mengenai hal ini ta'ada. Dan perintah untuk mengadakan pengawasan pada waktu ini ta' mempunjai arti sama sekali.

Bab. 21

*Perwakilan pengawasan pelajaran Nederland.*
Hal ini sebelum penjerahan kedaulatan didasarkan atas ketentuan2 menurut undang2. Kemudian atas suatu persetudjuan setjara diam2 antara Nederland dan Indonesia, selandjutnja atas suatu keputusan dari konperensi Unie kedua.

Bab. 22

*Mahkamah pelajaran.*
Diberikan suatu ichtisar ketentuan2 menurut undang2 jang berlaku dalam hal tsb. pada waktu ini dan pada waktu jang lalu. Suatu pandangan ditjantumkan disini mengenai hak2 dari Mahkamah tsb. dan dari Mahkamah Pelajaran Nederland untuk mentjabut idjazah2 pelajaran sebagai suatu tindakan tata tertib berhubung dengan kenjataan bahwa Indonesia dan Nederland mengakui masing2 idjazah.

Bab. 23

*Pendaftaran kapal2.*
Disebutkan peraturan2 menurut undang2 dan dinjatakan djuga kepada sjahbandar jang mana telah diserahkan pekerdjaan2 pegawai pendaftaran.

Bab. 24

*Pendjualan kapal2 jang dirampas dan kapal2 jang disita.*
Peraturan2 jang baru dan jang lama disebutkan disini dan dinjatakan pula hak2 apa jang ada pada Kepala Djawatan mengenai hal ini.

Bab. 25

*Mahkamah Pengangkutan di laut.*
Tugas dan susunan Mahkamah tsb. ditundjukkan.

Bab. 26

*Urusan pemulihan hak.*
Dinjatakan disini kewadjiban2 mana jang ada pada Kepala Djawatan Pelajaran berkenaan dengan kapal2 jang termasuk dalam harta-benda musuh dan berkenaan dengan kapal2 jang pemiliknja ta' dikenal atau jang ta' terurus.

## Bab. 27

*Deviezen Pelajaran.*
Pengawasan atas deviezen jang disediakan untuk pembelian kapal2, mesin2 kapal dan sebagainja dipegang oleh Kepala Bagian Pelajaran Umum dari Kementerian Perhubungan, akan tetapi dalam prakteknja dilakukan bersama-sama dengan Djawatan Pelajaran.

## Bab. 28

*Penjerahan kekuasaan kepada Negara2 Bagian.*
Dinjatakan disini soal2 jang termasuk dalam lapangan pekerdjaan Departement van Scheepvaart jang dahulu, jang sebelum penjerahan kedaulatan diserahkan kepada negara2 bagian untuk diperhatikan. Negara2 bagian termaksud dihapuskan pada tanggal 17 Agustus 1950.

## Bab. 29

*Perdjandjian2 internasional mengenai pelajaran.*
Dinjatakan disini perdjandjian2 internasional mana jang pada waktu penjerahan kedaulatan berlaku bagi Indonesia. Sumber dari tekst perdjandjian2 tsb. disebutkan disini.

## SUMMARY

### Chapter 1

*Definition of objects.*

1. The rendering of a systematic summary and description of the most important legal provisions, together with the most important administrative regulations and decrees regarding the sphere of activity of the Shipping Service in Indonesia.
2. Record and review of the agreements closed between the Netherlands and Indonesia in the framework of the Netherlands-Indonesian Union, as far as they are related to the sphere of activity mentioned above.
3. Treatise on the delegation of competencies of the central Government to the one-time confederated states, as far as they are related to said sphere of activity.
4. Enumeration of the treaties regarding shipping, which were in force for Indonesia at the time of the transfer of sovereignty.

### Chapter 2

*The origin of the shipping service.*

Some of the service's branches which had been established during the 19th century were placed under a Chief Shipping Inspector in 1905. In 1911 the Shipping Service was established, which fell under the Naval Department. It was headed by the Chief Shipping Inspector. In 1912 the 'Instructions to the Chief Inspector' were drawn up, which were superseded by those of 1930. As from March 1st, 1947 the Shipping Service was converted into the independent Shipping Department and its sphere of activity defined. After the transfer of sovereignty on December 27th, 1949, said Department was not converted into a Ministry, but it was brought under the Ministry of Communications, Energy and Public Works. As per August 17th, 1950 the name was changed into that of Shipping Service, falling under the Ministry of Communications. Its sphere of activity was lastly determined in September 1951.

## Chapter 3

*The inspection of the branches and institutions falling under the shipping service.*

Charged with this inspection are:

1. The Head of the Service.
2. The Heads of the Departments and independent offices. Moreover the officials of the Service, which have been charged with inspection duties by Department Heads or independent office Heads.

A treatise on the character of the function of Head of the Shipping Service is being given.

## Chapter 4

*The Land's shipping service.*

This has grown out of the Government's Navy established in 1861. In 1949 the name was changed into Federal Ships Service. Afterwards on August 30, 1950 into the Lands' Shipping Service.

The sphere of activity of this service is mentioned and the legal provisions and administrative regulations concerning that service are enumerated. Mentioned are the competences of the officers of this service with regard to the tracking down of penal offences.

## Chapter 5

*The regional vessels.*

This institute dates from 1866. Its sphere of activity is mentioned and the legal provisions and administrative regulations about it are enumerated. Since 1945 these are not being applied any more, since the regulations which are in force for the Land's Shipping Service have been declared valid for these vessels also. The competences of the captains of these ships with regard to the tracking down of penal offences are mentioned.

## Chapter 6

*The beaconage and shore lighting.*

An enumeration is given of the legal provisions and administrative regulations. The competences of the captains of the vessels for beaconage and shore lighting with regard to the tracking down of penal offences are mentioned. A survey is given of these competences and the corresponding competences of officers of the Land's Shipping Service and captains of regional vessels.

## Chapter 7

*Harbour & pilot services.*

In addition to an enumeration of the legal provisions and administrative regulations, the Roadsteads-regulation has been treated each clause separately. Many competences have been awarded to the harbour-master. Competences of harbour-masters and pilots with regard to the tracking down of penal offences are mentioned. If said legal provisions are the outcome of treaties, those treaties have been mentioned.

## Chapter 8

*Beaconage and pilotages dues.*

The legal provisions about these are mentioned. No beaconage and pilotage dues have to be paid by hospital-ships which comply with the stipulations laid down in the treaty regarding the application of the principles of the Geneva convention of August 22, 1864 on war at sea.

## Chapter 9

*Hydrography.*

In Indonesia there are 2 hydrographic services i.e. that of the Shipping Service and that of the Navy. They have a clearly defined task. A treatise is given regarding the legal character of the Hydrographic Treaty, which was closed between the Netherlands and Indonesia in 1950 in the framework of the Netherlands-Indonesian Union.

## Chapter 10

*The shipping legislation*

Hereunder is to be conceived the whole shipping legislation in the broadest sense of the word, minus the legislation regarding the economic shipping matters and minus the commercial legislation, in sofar as this regard the rights and obligations proceeding from shipping.

## Chapter 11

*The seaports & shipping regime.*

The whole complex of legal provisions about these affairs has been

mentioned and treated. The treaties which are in force for Indonesia and wherein anything has been stipulated about coasting, have been mentioned.

### Chapter 12

*The certificates of registry and other certificates of nationality of vessels together with ship measuring.*

In addition to the respective legal provisions a treatise is given regarding the Indonesian ship-nationality in connection with art. 8 par. 2 of the Transitional Treaty belonging to the Charter of Transfer of Sovereignty, wherein is stipulated that both in the Dutch and in the Indonesian legislations, which have remained to be in force after the transfer of Sovereignty, instead of 'Dutch subjects' should be read: 'citizens of the Netherlands' and 'citizens of Indonesia'. This stipulation has far reaching consequences with regard to the nationality of ships.

### Chapter 13

*Shipping statistics.*

The legal provisions thereabouts are in concordance with the obligations resulting from the Treaty of Geneva regarding economical statistics of 1928.

### Chapter 14

*The supervision of the execution of maritime law.*

The very important complex of legal provisions concerning this subject is mentioned together with the Treaties which are in force for Indonesia. Furthermore an enumeration is given of all legal provisions regarding the supervision of shipping, which are not emanating from the central legislator, but from lower organisms.

### Chapter 15

*The supervision of the execution of treaties regarding the care for shipping communications in Indonesia.*

A survey is given of the contracts entered upon between the Government and the Royal Packet Navigation Company since 1891.

## Chapter 16

*The central purchasing of ships, vessels, lighters and the like.*
Legal provisions on this subject do not exist. Mention has been made of the regulations concerning the breaking up of Government vessels.

## Chapter 17

*Nautical tuition.*
Mention has been made of the existing Governmental schools of navigation and the ranks for which a training is given there.

## Chapter 18

*The board for the examination of mercantile mates and engineers.*
The legal provisions concerned have been mentioned. There is a board for the examination of mates and one for the examination of engineers.

## Chapter 19

*The application of the ships accidents regulation.*
Indicated are the Treaties for the execution of which these regulations are applicable. The topical question is discussed whether these regulations or the corresponding Dutch law is applicable to Dutch vessels which sail exclusively or principally between Indonesian ports. Furthermore the question has been answered whether the declaration that the Accidents Regulation of 1947 will be valid for the whole of Indonesia, has or has not abrogated the above mentioned regulations.

## Chapter 20

*The supervision on the building of vessels for coastal and inter-insular communication.*
Legal provisions on this matter do not exist. This instruction to supervise is at present still without purport.

## Chapter 21

*The representation of the Netherlands shipping inspection.*
Prior to the transfer of Sovereignty this was founded on legal

provisions, after the transfer on a tacit agreement between the Netherlands and Indonesia, and afterwards on a resolution of the second Union conference.

**Chapter 22**

*The shipping board.*

A survey has been given of the present and the previously existing legal provisions in force. An account has been given concerning the competences of the board and the Dutch Shipping Board with regard to the withdrawal of nautical certificates as a means of correction, in connection with the fact that Indonesia and the Netherlands acknowledge each other's certificates.

**Chapter 23**

*The registration of vessels.*

The legal provisions have been mentioned and the harbour-masters are indicated to whom the activities of official for the registration of vessels have already been delegated.

**Chapter 24**

*The sale of confiscated and seized vessels.*

The old and the new regulations have been mentioned and the competences have been recorded of the Head of the Service.

**Chapter 25**

*The board for sea transports.*

The task and the composition of the board are mentioned.

**Chapter 26**

*Restoration of rights.*

The tasks of the Head of the Service have been mentioned with regard to the vessels belonging to the hostile property and vessels of which the owner is unknown or which are unowned.

**Chapter 27**

*Shipping foreign currency.*

The supervision of the foreign currency to be made available for

the purchasing of vessels, ships engines, and the like rest with the head of the general shipping section of the ministry for traffic and communication, but in practice in co-operation with the Shipping Service.

## Chapter 28

*Transfer of competences to confederated states.*

Mention has been made of the affairs belonging to the sphere of activity of the one-time Shipping Department, which were delegated to the confederated states before the transfer of Sovereignty. The confederated states were abolished on August 17, 1950.

## Chapter 29

*Treaties regarding shipping.*

The treaties have been mentioned which were in force for Indonesia at the time of the transfer of Sovereignty. The finding-places of the text of the treaties have been indicated.

# DAFTAR ISTILAH

### A

Aandrijving, *Damparan*
Aanvaring, *Pelanggaran*
Aanvaringsreglement, *Peraturan pelanggaran*
Achtergebleven schepelingen, *Anak-anak-buah jang ketinggalan*
Ambtenaar van het schepentoezicht, *Pegawai pengawasan kapal-kapal*
Arbeid van kinderen aan boord van schepen, *Perburuhan anak-anak dikapal*
Arbeidsverdragen, *Perdjandjian-perdjandjian internasional-perburuhan*

### B

Bakengelden, *Bea-rambu*
Bebakening en kustverlichting, *Perambuan dan penerangan pantai*
Bebakeningstoelage, *Tundjangan perambuan*
Behoud scheepsruimte, *Tetap adanja ruangan kapal*
Bekendmaking schepentoezicht, *Maklumat pengawasan kapal-kapal*
Beslag. In - genomen schepen, *kapal-kapal disita*
Bevelen. Onrechtmatige - van de kapitein, *Perintah-perintah nachoda jang tidak sah*
Binnenaanvaringsreglement, *Peraturan pelanggaran pedalaman*
Binnenschepen, *Kapal-kapal pedalaman*
Blauwe kleine passen, *Pas-pas ketjil biru*
Buitenlandse handel, *Perniagaan luar negeri*

### C

Centrale Havencommissie, *Panitya Pelabuhan Pusat*
Collectieve Arbeidsovereenkomst, *Perdjandjian kerdja kollektip*
Commissies voor de examens voor stuurlieden en machinisten, *Panitya-panitya udjian mualim dan achli mesin*
Conventie minimum leeftijd kinderarbeid aan boord schepen, *Perdjandjian internasional tentang umur minimum perburuhan anak-anak dikapal*
Conventie vereenvoudiging inspectie emigranten aan boord schepen, *Perdjandjian internasional untuk mempermudah inspeksi emigran di kapal-kapal*
Constructieverordening passagiersschepen, *Peraturan mengenai konstruksi kapal-kapal penumpang*
Consulaire ambtenaren, *Pegawai-pegawai konsuler*

### D

Dagboeken, *Buku-buku harian (djurnal)*
Delicten, *Kedjahatan-kedjahatan tentang kapal-kapal*
Desertie, *Desersi*

Diplomareglement, *Peraturan idjazah*

Disciplinaire straffen, *Hukuman-hukuman disipliner*

Dubbele nationaliteit, *Kebangsaan rangkap*

E

Emigranten, Vervoer van -, *Pengangkutan emigran*

G

Gewestelijke vaartuigen, *Kapal-kapal didaerah*

Gerechtelijke acte, *Akte pengadilan*

Gezaghebber D.P.N., *Nachoda D.P.N.*

Groot Archipel Contract, *Kontrak Kepulauan jang besar*

H

Havenbeheerder, *Pengurus pelabuhan*

Haven- en loodsdienst, *Dinas pelabuhan dan kepanduan*

Havenmeester, *Sjahbandar*

Hospitaalschepen, *Kapal-kapal untuk orang-orang sakit*

Hydrografietoelage, *Tundjangan hidrografi*

I

Inspecterend havenmeester, *Sjahbandar pengawas*

Instructie, Algemeene - voor de havenmeesters, *Instruksi umum untuk sjahbandar*

Interinsulaire vaart, *Pelajaran interinsuler*

Invoer over zee, *Pemasukan melalui laut*

J

Jaarpassen, *Pas-pas tahunan*

K

Kaapvaart, *Pelajaran-rompak*

Kaperbrief, *Surat-rompak*

Kapuasgeld, *Bea Kapuas*

Klacht tegen kapitein, *Pengaduan terhadap nachoda*

Kleine passen, *Pas-pas ketjil*

Kust- en havenlichten, Regelen betreffende beheer en bediening der - *Penerangan pantai dan penerangan pelabuhan, Peraturan-peraturan tentang mengurus dan menjelenggarakan -*

Kustplaatsen, *Tempat-tempat pada pantai*

Kustplaatsen, Openstelling van - voor de buitenlandse handel, *Pembukaan tempat-tempat pada pantai untuk perniagaan luar negeri*

Kustvaart, *Pelajaran pantai*

Kustvisserij, *Perikanan pantai*

L

Landsdroogdok, *Gudi negara*

Landsvaartuigen, *Kapal-kapal negara*

Lichtschip, *Kapal-suar*

Lichtsignalen, *Sembojan-sembojan tjahaja*

Ligging, Onvoldoende - *Letak tidak tjukup baik*

Loodsdienst, *Dinas kepanduan*

Loodsgelden, *Bea kepanduan*

Loodslichtschip, *Kapal-suar pandu*

Loodsmansvaarwater, *Air pelajaran pandu*

Loodsmansvaarwater, Buitengewoon - *Air pelajaran pandu luar biasa*

M

Metingsstelsel van Moorsom, *Pranatan pengukuran Moorsom*

Militairisatie, *Militerisasi*

Monsteren, *Mendaftarkan sebagai anak-kapal*

Monsteren van Indonesiërs op

vreemde schepen, bestemd naar plaatsen buiten Indonesië, *Mendaftarkan sebagai anak-kapal orang-orang Indonesia di kapal-kapal asing, jang menudju ke tempat-tempat diluar Indonesia*

Monstering. Ambtenaar van -, *Pendaftar sebagai anak-kapal*

Monsterrol, *Sidjil anak-kapal*

N

Natievlag, *Bendera kebangsaan*

Nautische dienst, *Dinas nautis*

Noodhaven, *Pelabuhan darurat*

Noodvoorzieningen overschrijving en teboekstelling, *Upokarti darurat pemindahan hak dan pendaftaran*

O

Onderzeese kabels en pijpleidingen. Maatregelen ter voorkoming van beschadiging van - *Tindakan untuk mentjegah kerusakan kabel didalam laut dan saluran-saluran pipa*

Onderzoek naar deugdelijkheid en voldoende hoeveelheid eet- en drinkwaren, *Pemeriksaan atas ketegapan dan tjukup adanja bahan makanan dan minuman*

Ontplofbare stoffen, *Bahan jang dapat meledak*

Ontratting, *Pemberantasan tikus*

Oorlogsschepen van vreemde mogendheden. Toelating van - *Idjin pemasukan kapal perang negara-negara asing*

Opiumjager, *Kapal pemburu tjandu*

Opiumsluikhandel, *Penjelundupan tjandu*

Opsporen strafbare feiten ter zee, *Mengusut perbuatan pelanggaran dilaut*

Orde en veiligheid in haven, *Aturan dan keamanan di pelabuhan*

P

Parel en sponsenvisserij, *Penangkapan mutiara dan bunga karang*

Passagiers. Overvoer van Gouvernements - *Pengankutan penumpang-penumpang Pemerintah*

Pelgrimsordonnantie, *Ordonansi djamaah hadji*

Petroleumvervoer, *Pengankutan minjak-tanah*

Politietoezicht, *Pengawasan polisi dilaut*

Praaibrief, *Surat-seru*

R

Raad voor de Scheepvaart, *Mahkamah Pelajaran*

Raad voor het zeevervoer, *Dewan pengankutan dilaut*

Rechtsherstel, *Pemulihan hak*

Rede, *Pelabuhan*

Redegrens, *Batas pelabuhan*

Redenreglement, *Peraturan pelabuhan*

Registratie vreemde zeevissersvaartuigen, *Pendaftaran kapal penangkap ikan asing*

Reispassen bedevaartgangers, *Pas-djalan djamaah hadji*

Reispassen. Visering van -, *Pemeriksaan pas djalan*

Rivierroof, *Perompakan disungai*

S

Scheepsbouw, *Pembangunan kapal*

Scheepsmeter, *Pengukur kapal*

Scheepsmeting, *Pengukuran kapal*

Scheepspapieren, *Surat-surat kapal*

Scheepspassen, *Pas-pas kapal*

Scheepsreparatiewerkplaatsen, *Bengkel-bengkel perbaikan kapal*

Scheepsverklaring, *Keterangan-kapal*

Scheepsvoeding, *Makanan dikapal*

Scheepvaartinspectie, *Pengawasan pelajaran*

Scheepvaartdeviezen, *Alat pembajaran luar negeri bagi Pelajaran*

Scheepvaart Overleg Commissie, *Panitya pemusjawaratan Pelajaran*

Staat van oorlog en van beleg, *Keadaan perang dan keadaan darurat perang*

Statuut Internationaal Zeehaven-regime, *Statut Internasional Pranatan pelabuhan*

Sterke drank, *Minuman keras*

Strafregister, *Daftar hukuman*

Strandroof, *Perompakan dipesisir*

Strandvonder, *Penawan karang*

**T**

Teboekstelling van schepen, *Pendaftaran kapal-kapal*

Territoriale wateren, *Perairan teritorial*

Toelage vervoer gevaarlijke lading, *Tundjangan pengangkutan muatan berbahaja*

Tucht, Bepalingen tot handhaving orde en tucht aan boord gewestelijke vaartuigen, *Aturan-aturan memegang aturan dan tatatertib di kapal-kapal didaerah*

Tuchtreglement D.P.N., *Peraturan tata-tertib D.P.N.*.

**U**

Uitklaring, Acte van - *Akte idjin keluar*

Uitvoer over zee, *Pengeluaran melalui laut*

Uitwatering, *Lambung-timbul*

**V**

Verbeurd verklaarde schepen, *Kapal-kapal jang dirampas berdasarkan hukum*

Verblijf, Behoorlijk - *Tempat kediaman lajak*

Verbod binnenvaren havens, *Larangan memasuki pelabuhan*

Vergoeding verlies of beschadiging goederen personeel D.P.N. aan boord schepen, *Penggantian kerugian atau kerusakan atas barang-barang pegawai D.P.N. di kapal-kapal*

Vergunning tot vertrek, *Idjin berangkat*

Verstekelingen euvel, *Kedjahatan penumpang-seludup*

Vervoer over zee, *Angkutan melalui laut*

Vervoer Vrij- van arbeider, *Angkutan pekerdja dengan tjuma*

Voeding, Behoorlijke - *Makanan lajak*

Voorrang bij meren, *Giliran dahulu pada waktu mengepil*

Vordering scheepsruimte, *Tuntutan ruangan kapal*

**W**

Watergebied, *Daerah perairan*

Witte kleine passen, *Pas-pas ketjil putih*

Wrak(ken), *Kerangka*

**Z**

Zeemansgids, *Kepanduan bahari*

# AFKORTINGEN

| | |
|---|---|
| ALRI | - Angkatan Laut Republik Indonesia (Indon. Marine). |
| AMvB | - Algemene Maatregel van Bestuur. |
| AR | - Aanvaringsreglement. |
| BAR | - Binnenaanvaringsreglement. |
| bhm | - beroepshavenmeester. |
| BN | - Berita Negara. |
| BW | - Burgerlijk Wetboek. |
| Bijblad | - Bijblad op het Staatsblad van Ned.-Indië (Indon.). |
| CRIS | - Constitutie van de Republik Indonesia Serikat. |
| CZM | - Commandant der Zeemacht. |
| dd. hm | - dienstdoend havenmeester. |
| DIS | - Directeur van Scheepvaart. |
| DP | - Djawatan Pelajaran. |
| DPN | - Dinas Pelajaran Negara |
| FSD | - Federale Schependienst. |
| GB | - Gouvernementsbesluit. |
| GBen | - Gouvernementsbesluiten. |
| GG | - Gouverneur-Generaal. |
| GM | - Gouvernements Marine. |
| HIR | - Herziene Inlands Reglement. |
| HIS | - Hoofdinspecteur, Hoofd van de Dienst van Scheepvaart. |
| hm | - havenmeester. |
| hms | - havenmeesters. |
| hv | - herzieningsverordening. |
| IS | - Wet op de staatsinrichting van Ned.-Indie (Indon.). |
| ISW | - Indon. Scheepvaartwet-1936. |
| JC | - Javase Courant. |
| KB | - Koninklijk Besluit. |
| KBen | - Koninklijke Besluiten. |
| KDP | - Kepala Djawatan Pelajaran. |
| Kringen-ord. | - Territoriale zee en maritieme kringen-ordonnantie. |
| Kringen-ord. 1939 | - Territoriale zee en maritieme kringen-ordonnantie 1939. |
| LN | - Lembaran Negara. |
| MvT | - Memorie van Toelichting. |
| Ned. St | - Nederlands Staatsblad. |
| ohm | - onderhavenmeester. |
| ond. | - onderwerp. |

| | |
|---|---|
| ord. | - ordonnantie. |
| ords | - ordonnanties. |
| PB | - Presidentieel Besluit. |
| RB | - Regeringsbesluit. |
| RBg | - Rechtsreglement Buitengewesten. |
| RI | - Republik Indonesia. |
| RIS | - Republik Indonesia Serikat. |
| RS | - Reglement op de Strafvordering. |
| reg. ver. | - regeringsverordening. |
| Schor | - Schepelingen-Ongevallenregeling 1940. |
| SO | - Schepenordonnantie-1935. |
| SSCH | - Secretaris van Staat, Hoofd van het Dept. v. Scheepvaart. |
| St | - Staatsblad van Ned.-Indië (Indon.). |
| SV | - Schepenverordening-1935. |
| SVV | - Scheepvaartverordening-1936. |
| VGRI | - Voorlopige Grondwet van de Republik Indonesia. |
| VMG | - Verordening van het Militair Gezag. |
| WvK | - Wetboek van Koophandel. |
| WvS | - Wetboek van Strafrecht. |
| ZSB | - Zeebrieven- en Scheepspassenbesluit-1934. |
| ZSO | - Zeebrieven- en Scheepspassenordonnantie-1935. |
| ZSV | - Zeebrieven- en Scheepspassenverordening-1935. |

## LIJST VAN GERAADPLEEGDE WERKEN


Anrooy, A.J.W. van: *Kort Overzicht van den groei van den Dienst van Scheepvaart*. 1932. (niet in de handel).

Blom, Mr N.S.: Het rechtskarakter van de besluiten der conferentie van ministers van de Nederlands-Indonesische Unie, in Tijdschrift *'Indonesië'*, 4e jaargang, 1951, No 6.

Boer, Dr M.G. en Dr J.C. Westermann: *Een halve eeuw Paketvaart* (Amsterdam, 1941).

Bool, Mr J.: *De Gemeentewet* (Zwolle, 1930).

Bosmans, C.J.E. et M.Visser: *Repertoire des traités et les engagements internationaux concernant les Pays Bas. 1845-1920*. (Den Haag, dl 1 1921, dl 2 1928).

Buffart, Prof.Dr J.F.A.M.: *Het Nieuwe Indische Zeerecht* (Zwolle, 1941).

Chijs, Mr J.A. van der: *Ned.-Ind.Plakaatboek 1602-1811*. Uitgave Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen, 1855. Deel 1 en 2.

Citters, Jhr S. van: *Verzameling van handels- en scheepvaartovereenkomsten gesloten tussen Nederland en vreemde Mogendheden.* (Den Haag, 1891).

Cleveringa Jzn, Prof.Mr R.P.: *Het Nieuwe Zeerecht*. (Zwolle, 1946, 3e druk).

Dallinga, H.: Periodieke herziening der strafverordeningen, in *Locale Belangen*, Orgaan van de Ver. voor Locale Belangen, 1931, afl. 23.

Descamps et Renault: *Recueil International des Traités du XIX siècle, contenant l'ensemble du droit conventionnel entre les états et les sentences arbitrales. Deel 1. 1801-1825*.

Descamps et Renault: *Receuil International des Traités du XX siècle contenant l'ensemble du droit conventionnel entre les états et les sentences arbitrales*. 1901 e.v.

Eysinga, Prof.Jhr Mr W.J.M. van: *Ontwikkeling en inhoud der Nederlandse tractaten*. (Den Haag, 1916).

François, Prof. Mr J.P.A.: *Handboek van het Volkenrecht*. (Zwolle, 1949, dl 1, 2e druk).

Ginkel, Mr H.Fiévez de Malines van: *Overzicht van de Internationaalrechtelijke betrekkingen van Ned.-Indië* (1850-1922). (Proefschr., Leiden, 1924).

*Handelsverdragen en andere overeenkomsten met het buitenland.* Uitgave Economische Voorlichtingsdienst van het Ned. Ministerie van Econ. Zaken. Den Haag, 1949.

*Handelsverdragen van Nederland, De.* Verslagen en Mededelingen van de Afdeling Handel van het Dept. van Landbouw, Nijverheid en Handel. Den Haag.

*Handleiding ten gebruike bij het opsporen van strafbare feiten ter zee* (in Ned.-Indië). 1939. (niet in de handel). Uitgave Dept. der Marine in N.I.

Hokke, C.: *Opkomst en Ondergang van onze Gouvernements Marine.* (Leiden, 1950).

Idema, Prof. Mr H. A.: *De Indische Wetboeken van Strafrecht, 1848-1934.* (Den Haag, 1934).

Jonkers, Prof. Mr J. E.: *Handboek van het Ned.-Ind. Strafrecht.* (Leiden, 1946).

Jonkers, Prof. Mr J. E.: *Het Nederlands-Indische strafstelsel.* (Utrecht, 1940).

Kempen, Th. W. van: *Inleiding tot het Ned.-Ind. stadsgemeenterecht.* Uitgave van het Indo Europees Verbond (geen jaartal vermeld).

Kleintjes, Prof. Mr Ph.: *Staatsinstellingen van Ned.-Indië.* (Amsterdam, 1933, dl 2, 6e druk).

Kok, Mr J. A.: *De scheepvaartbescherming in Nederland en in Ned.-Indië.* (Proefschr. Leiden, 1931).

Kollewijn, Prof. Mr R. D.: Enige opmerkingen over de gelding van het Indonesische Wetboek van Koophandel na de souvereiniteitsoverdracht, in *Rechtsgeleerd Magazijn Themis*, 1952, afl. 6.

*Kustverlichting in Ned.-Indië, De.* Uitgave van het Hoofdkantoor van Scheepvaart, 1913.

Lagemans, Dr E. G.: *Recueil des traités et conventions conclues par le Royaume des Pays-Bas avec les Puissances étrangères depuis 1813 jusqu'à nos jours.* Uitgave 1859. Met aanvullingen tot 1926.

Lemaire, Mr W. L. G.: *Het Wetboek van Strafrecht voor Ned.-Indië vergeleken met het Ned. Wetboek van Strafrecht.* (Batavia, 1934).

Lemaire, Prof. Dr W. L. G.: *Het recht in Indonesië.* (Den Haag, Bandung 1952).

*List of multilateral conventions, agreements, etc., relating to transport and communications questions.* Uitgave United Nations, 1948.

Loeff, Mr L. P. M.: Beschouwingen over Unierecht, in *Rechtsgeleerd Magazijn Themis*, 1950, afl. 4.

Logemann, Prof. Dr J. H. A.: *Over de theorie van een stellig staatsrecht.* (Leiden, 1948).

Idem: *Staatsrecht van Nederlands-Indië*; (Den Haag, Bandung, 1947);
Idem: Het nieuwe staatsrecht, in *Ned. Juristenblad*, 1950, No2, blz 32;
Marcella, H.; *De Algemene Bepalingen van Wetgeving voor Ned.-Indië*; (Proefschr., Leiden, 1913);
Martens, G.F. de: *Nouveau Receuil Général des Traités*. Uitgave 1843; Met aanvullingen tot 1943;
Mont, Mr J. du - baron de Carels-Croon: *Corps Universal diplomatique du Droit des Gens*. (Amsterdam, 1731);
Oppenheim, Mr J.; *Het Nederlandsch Gemeenterecht*, deel 1, 5e druk, bewerkt door Prof. Mr Dr C.W. van der Pot Bz (Haarlem, 1928).
Resink, Prof Mr G.J.; Contouren van het Uniestatuut, in Maandblad *'Orientatie'*, 1950, No 31;
Idem: Volkenrecht in vroeger Makassar, in Tijdschrift *'Indonesië'*, 6e jaargang, 1953, No 5;
Sandbergen, Mr F.J.W.H.; *Nederlandsche en Ned.-Indische Scheepsnationaliteit*; (Proefschr., Leiden, 1931);
Schilthuis, Mr A.; *De Zeeongevallenwet-1919*. (Alphen a.d. Rijn, 1947, 2e druk);
Smit, T.S.; *Practijk der gewestelijke keuren in Ned.-Indië van 1922-1926*. (Proefschr.; Leiden, 1928);
Smulders, C.M.; *Geschiedenis en verklaring van het Tractaat van 17 Maart 1824*, (Proefschr.; Utrecht, 1856);
Sohns, Mr E.C.; *Arbeidsrecht, Arbeidsconventies en de Samengestelde Staatsvorm*. (Proefschr.; Leiden, 1950);
*Verslag van de Ned. Delegatie naar de Internat. Conferentie voor de beveiliging van mensenlevens op zee*, gehouden te Londen van 23 April t/m 10 Juni 1948; Uitgave van het Ned. Directoraat-Generaal van Scheepvaart;
*Voorschriften voor de meting van zeeschepen* (Meetbrievenwet 1948 en Uitvoeringsvoorschriften; Verdrag van Oslo 1947). Uitgave van het Ned. Directoraat-Generaal van Scheepvaart;
Zeeman, Mr J.H.; *De kustvaart in Ned.-Indië beschouwd in verband met het Londens Tractaat van 17 Maart 1824*. (Proefschr.; Amsterdam, 1936);
*Zeewezen, Ons*, Jaargang 1930; Artikelen over de Gouvernements Marine en over de Kustverlichting;

# ADDENDA

## (Afgesloten op 31 Jan. 1954)

*Bladz. 99. Noot 60.*

Vervanging van het Aanvaringsreglement heeft nog niet plaats gehad. Het door de DP opgestelde ontwerp-noodwet, houdende intrekking van genoemd reglement en vaststelling van een nieuw, overeenkomstig de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, opgenomen in Bijlage B van het Zeeveiligheidsverdrag van Londen van 1948, is nog niet tot wet verheven.

In verband hiermede was KDP genoodzaakt in Dec. 1953 bij 'Bericht aan Zeevarenden' bekend te maken, dat vanaf 1 Jan. 1954 de bepalingen van het Aanvaringsreglement niet langer behoeven te worden nageleefd, doch instede daarvan de bepalingen opgenomen in genoemde Bijlage B. Tevoren had de Menteri Perhubungan ingestemd met het doen van deze bekendmaking.

Deze daad van KDP was noodzakelijk, aangezien de veiligheid ter zee eist, dat de schepen van alle landen deze bepalingen in acht nemen.

Juridisch heeft deze bekendmaking van KDP uiteraard geen waarde. Formeel is het Aanvaringsreglement, zijnde een ordonnantie, van kracht gebleven. Buitenwerkingstelling of intrekking daarvan kan slechts geschieden bij wet (noodwet).

*Bladz. 120.*

De Overeenkomst Hydrografie voorziet in twee vormen van samenwerking, n.l.: 1e. de medewerking van Nederland, doordat de resultaten van het opnemingswerk in Indon. gebied, in Nederland worden verwerkt, en 2e. de medewerking van Nederland, doordat in de Indon. wateren bij de opnemingswerkzaamheden hulp wordt geboden door Ned. materieel en/of personeel.

De onder 1e genoemde medewerking heeft in de practijk plaats; die bedoeld sub 2e geschiedde nimmer.

Volgens art. 3 van de overeenkomst vindt de sub 2e bedoelde medewerking plaats in het kader van de Ned. Militaire Missie.

Ingevolge art. 1 van het Protocol van 21 April 1953 is de Missie ingaande 1 Jan. 1954 beëindigd. Daardoor verviel de mogelijkheid tot medewerking als bedoeld sub 2e.

De vraag rees of Indonesië na 1 Jan. 1954 nog behoefte heeft aan deze, sub 2e bedoelde mogelijkheid tot het verlenen van medewerking door Nederland. Van Indon. zijde werd deze vraag ontkennend

beantwoord. In verband hiermede werd deze mogelijkheid tot medewerking van Nederland, niet opnieuw gestipuleerd.

Wel werd in Jan.1954 door de beide Regeringen overeengekomen, dat de sub 1e bedoelde medewerking voortgang zal vinden, met dien verstande dat Indonesië zich een opzeggingstermijn van een jaar voorbehoudt.

*Bladz.226. Einde van Hfdst.21.*

In Oct.1953 werden te Djakarta besprekingen gevoerd tussen vertegenwoordigers van de RI en van Nederland, betreffende: scheepvaartinspectie, monstering, schepelingen-ongevallenregeling en beëindiging door Nederland van de erkenning van Indon. zeevaartdiploma's.

Op 23 Oct. kwam een voorlopige overeenkomst tot stand betreffende deze aangelegenheden. Bij notawisseling tussen de beide Regeringen zal deze worden bekrachtigd. Aangezien zulks nog niet heeft plaats gehad, is hetgeen is overeengekomen nog niet voor publicatie vatbaar.

*Bladz. 246.*

Bij besluit van de Menteri Perhubungan van 1 Dec.1953 No N 1/1/1 werd in het leven geroepen het Direktorium Pelajaran, hetwelk tot taak heeft: 1e. de coördinatie van alles wat verband houdt met scheepvaart- en havenkwesties; 2e. advies te geven en voorstellen te doen aan de Menteri Perhubungan betreffende bovenbedoelde kwesties.

Lid, tevens voorzitter, is Kepala Djawatan Pelajaran.

Leden zijn: het hoofd van de Afd. Algemene Scheepvaartzaken van het Ministerie van Verbindingen; het hoofd van de Afd. Havenwezen van dit Ministerie; de President-Directeur van de PELNI en de President-Directeur van de Djakarta Lloyd.

Een secretaris is aan het Direktorium toegevoegd.

De vraag rijst waarom instelling van dit Direktorium nodig was, aangezien de Raad voor het Zeevervoer bestaat, zij het ook dat deze sedert de souvereiniteitsoverdracht niet meer functionneert. De taakomschrijving van beide lichamen is practisch gelijk en hun samenstelling vertoont veel overeenkomst.

Blijkbaar is het bestaan van de Raad over het hoofd gezien. Het was voldoende geweest hem nieuw leven in te blazen. Thans zijn er twee instellingen, die beide belast zijn met de coordinatie van de scheepvaart en beide KDP als voorzitter hebben. Dit is uiteraard verwerpelijk. Een der beide colleges dient m.i. te worden opgeheven. De Menteri Perhubungan is daartoe bevoegd.

# REGISTER

(de cijfers verwijzen naar de bladzijden)


A

Aandrijving 45, 80
Aanschaffing, Centrale-van schepen voor de RI 7, 206
Aanvaring 45, 80, 83
Aanvaringsreglement 46, 58, 63, 99, 112
Aanwijzing schepentoezicht 163
Achtergebleven schepelingen 85, 92
Adviesboten 40
Advocaat-Fiscaal bij de land- en zeemacht 237
Ambtenaar voor nautisch-economische scheepvaartaangelegenheden bij het Hoofdkantoor van Scheepvaart 11
Ambtenaar voor het schepentoezicht 71, 82, 229
Arbeid van kinderen aan boord van schepen 93

B

Bakengelden 115
Bakengeldord. 78, 115
Bakengeldverord. 115
Bebakening, kustverlichting en loodswezen. Inspecteur over de - 4, 62
Bebakening en kustverlichting 7, 15, 20, 61
Bebakeningstoelage 66
Behoud scheepsruimte. Ord. - 1939 50, 59, 64, 112
Bekendmaking schepentoezicht 162
Benoemingsoverdrachtregeling-1928 10, 29
Beslag. In - genomen schepen 243
Bevelen. Onrechtmatige - van de kapitein 91
Binnenaanvaringsreglement 46, 59, 63, 99, 112
Binnenschepenord. 173, 182, 200
Binnenschepenverordeningen 173
Blauwe kleine passen 144
Boekhouder 143
Buitengerechtelijke verrichtingen. Ord.- 240
Buitenlandse handel 129
Burgerdienstplichtverord. 13

C

Centraal register van teboekstellingen 239, 241
Centrale Havencommissie 248
Chef der Gouv. Marine 39
Civiele schoeners en kruisboten 38
Collectieve arbeidsovereenkomst 56, 215
Commissies voor de examens stuurlieden en machinisten 211, 233
Constitutie van de RIS 16, 23
Conventies 93, 95, 98, 115, 260
Constructieverord. passagiersschepen-1935 164
Consulaire ambtenaren 226, 237
Costuums ambtenaren bebakening en kustverlichting 67
Idem havenmeesters 75
Idem loodsen 111
Idem onderofficieren en manschappen DPN 53

D

Dagboeken 90, 92
Decentralisatiebesluit 187
Delicten t.a.v. schepen 44, 45
Departemen Pelajaran 16, 17, 18, 21
Departement van Scheepvaart. Werkkring van het - 15
Departement der Marine 4, 8, 10, 118
Desertie 93
Deviezeninstituut. Indon. - 151
Dinas Kapal-kapal Serikat 40
Dinas Pelajaran Negara 24, 37, 40
Diplomareglement 211, 233, 234
Directeur van Scheepvaart 7, 8
Disciplinaire straffen minder personeel haven- en loodsdienst 107
Djawatan Pelajaran, Werkkring van - 2, 23
Droit de poursuite 52

Dubbele nationaliteit 152

E

Emigranten. Ord. op het vervoer van - 98
Emigranten. Verord. op het vervoer van - 98
Epidemie ord. 97

F

Faciliteitenbesluit 96
Federale Schependienst 40
Fin. en Econ. overeenkomst behorende bij het Charter van souv.overdracht 257

G

Gasfabrieken 28, 30, 65
Geboorteakte 92
Gemeentewet. Nederl. - 198
Gewestelijke communicatie en politievaartuigen 57
Gewestelijke vaartuigen 7, 28, 57
Gerechtelijke akte 241
Gewoonterecht 121
Gezaghebber bij de Gouv.Marine 62
Gezagvoerder bij de kustverlichting en bebakening 62
Groot Archipel Contract 205
Gouvernements Marine 7, 37
Gouv. Marine. Inspecteur over de - 4
Gouv. schoeners en kruisboten 38

H

Havenbeheerder 106
Haven- en loodsdienst 7, 15
Havenmeester 71, 77, 82
Herzieningsverord. 172, 179, 181, 191, 199, 201
Hondsdolheid ord. 103
Hoofdbureau van Scheepvaart 5, 6, 117
Hoofdkantoor van Scheepvaart 5, 6, 239
Hoofdinspecteur, Hoofd van de Dienst van Scheepvaart 6, 29, 40
Hospitaalschepen 115, 270
Hot pursuit 52
Hydrografie 7, 15, 20, 117
Hydrografietoelage 118
Hydrografisch Bureau. Internationaal - 122
Hydrographical Revieuw 123

I

Ind. Staatsregeling 127, 197, 202
Influenza ord. 97
Inlandse havens 128
Inspecteur-Afdelingshoofd bij de Dienst van Scheepvaart 6, 29
Inspecteur-Onderhoofd van de Dienst van Scheepvaart 6, 29, 227
Inspecterend Havenmeester 74
Inspecteur van Scheepvaart 6, 29
Instructie. Algemene - voor de havenmeesters 28, 65, 71
Instructie voor de Hoofdinspecteur, Hoofd v.d.Dienst v.Scheepv. 5, 6, 10, 27, 30
Interinsulaire vaart 25, 221
Invoer over zee 44, 93

J

Jaarpassen 81, 144

K

Kaapvaart 45
Kantoor voor Scheepvaartzaken 12, 205
Kaperbrief 45
Kapuasgeld 106
Kepala Djawatan Pelajaran 29
Kepala Staf ALRI 231, 247, 248
Keurbevoegdheid 202
Klacht tegen de kapitein 91, 228, 237
Kleine passen 144
Koning der Nederlanden 25, 26, 206
Kon. Paketvaart-Mij. 7, 14, 204, 205
Kruisboten 38, 40
Kruisprauwen 37, 38
Kruis- en residentieprauwen 57
Kust- en havenlichten. Regelen betreffende beheer en bediening - 28, 65
Kustplaatsen 127, 129

Kustplaatsen. Openstelling van - voor de buitenlandse handel 128, 129
Kustroof 44
Kustvaart 129, 130, 137
Kustvisserij ord. 47,59,64,95,112

L

Landsdroogdok Pontianak 28
Landsvaartuigen 60
Lichtsignalen 46, 58, 63, 106, 112
Ligging. Onvoldoende - 91
Ligplaatsreglement bedrijfshavens. Algemeen - 106
Locale Raden Ord. 197
Loodsdienstbesluit 109, 111
Loodsdienstord. 28, 109, 189, 193
Loodsgelden 115
Loodsmansvaarwater 109
Loodsmansvaarwater Buitengewoon 109

M

Maritieme Kringen 93
Medische Dienst 15
Menteri Perhubungan, Tenaga dan Pekerdjaan Umum 16, 17
Menteri Perhubungan (Minister van Verbindingen) 21
Menteri Pertahanan (Minister van Defensie) 137
Metingsstelsel van Moorsom 155,156,157
Militairisatie Gewest. Vaartgn. 57
Idem Gouv.Marine 41, 42, 112
Idem havenmeesters 75, 112
Idem loodsen 76, 112
Idem personeel kustverlichting 65
Monsteren van Indon. op vreemde schepen, bestemd voor plaatsen buiten Indon. 92
Monstering. Ambtenaar van - 88, 89
Monsterrol 81, 88

N

Natievlag 78
Nautische dienst 15
Noodhaven 90
Noodvoorziening overschrijving en teboekstelling. Ord. - 241

O

Onderafd. Scheepvaartaangelegenh.v.h. Kantoor voor den Handel v.h.Dept. v.Econ. Zaken 11
Onderzeese kabels en pijpleidingen. Maatregelen ter voorkoming van beschadiging van - 186
Onderzoek naar deugdelijkheid en voldoende hoeveelheid eet- en drinkwaren 91
Ongevallenbesluit 213
Ongevallenregeling 213
Ontplofbare stoffen 102
Ontratting 97
Oorlogsschepen van vreemde mogendheden. Toelating van - 88
Opiumjagers 67
Opsporing strafbare feiten ter zee 67
Orde en veiligheid haven Makassar. Reglement tot handhaving van - 107
Idem Sabang 107
Idem Tg.Priok 108
Idem Tjilatjap 108
Idem Emmahaven (Padang) 108
Overdracht bevoegdheden aan deelstaten 20, 253
Overgangsovereenkomst behorende bij het Charter van souv.overdracht 103, 126, 147, 149, 151, 223, 236, 256
Overschrijvingsord. 239, 241

P

Panitya Pengangkutan di Air 249
Parel- en Sponsenvisserij. Ord. - 47, 59, 64, 105, 112
Passagiers. Overvoer van Gouvernements- 42
Pelajaran Nusantara Indonesia N.V. 206
Pelgrimsord. 95
Pelgrimsverord. 95
PELNI (Pelajaran Nasional Indonesia N.V. 24, 206, 249
Pepuska 24, 206, 249
Peraturan Gadji Pegawai Negeri 1948 55, 109

Personengebied 34, 35, 39
Petroleumvervoerord. 102
Petroleumvervoerverord. 102
Politietoezicht ter zee 43, 67
Postord. 104
Poursuite continue 52
Praaibrief 103
President van de R.I. 25, 26
Priok Scheepvaartreglement 108
Procureur-Generaal 70
Provincie ord. 187, 199

Q

Quarantaine ord. 95, 113

R

Raad voor de Scheepvaart 227
Raad voor het Zeevervoer 246
Rangonderscheidingstekenen ambtenaren bebakening en kustverl. 67
Idem gezaghebbers en ander personeel schepen DPN 54
Idem kapiteins en stuurlieden Locaalvaart 53
Rechtsherstel 15, 250
Rederij 145
Rede 76
Redegrenzen 77, 79
Redenreglement-1925 65, 73, 76, 102
Registratieverord. vreemde zeevissersvaartuigen 50, 59, 94, 112
Reglement Korps Schepelingen DPN 55
Reglement voor de telegraafdienst 167
Reglementen en keuren van politie 53, 59, 197
Reispassen bedevaartgangers Mekka 95
Reispassen, Visering van - 95
Rivierroof 44
Ruimtegebied 34, 35, 49

S

Sanitaire Conventie van Parijs 95, 97
Scheepsbouw 15, 208, 221
Scheepsmeter 72, 154,
Scheepsmeting 7, 154, 223
Scheepsmetingsbesluit 154
Scheepsmetingsord. 154
Scheepspapieren 81, 153
Scheepspassen 144
Scheepspassenambtenaar 144, 172
Scheepsreparatiewerkplaatsen 28
Scheepsverklaring 90, 107, 161, 223, 226
Scheepsvoedingsreglement 42
Scheepvaartdeviezen 15, 252
Scheepvaartinspectie 15, 160, 223
Idem. Vertegenwoordiging van de Nederlandse - 2, 7, 24, 222
Scheepvaartkazerne Tg.Priok 55
Scheepvaart Overleg Commissie 248
Scheepvaartstatistiek 7, 158
Scheepvaartverdragen 137, 154, 164, 256
Scheepvaartverord.-1936 50, 59, 64, 112, 127
Scheepvaartwet-1936. Ind.- 127
Scheepvaartwetgeving 124
Schepelingen-Ongevallenregeling-1940 14, 213
Idem-Ongevallenverord.-1940 14, 214
Schepenord.-1927 82, 160
Schepenord.-1935 82, 158, 160
Schepenverord.-1935 158, 160
Schepenvorderingsord.-1939 50, 59, 64, 112
Secretaris van Staat, Hoofd v.h. Dept. van Scheepvaart 13
Setengah Kompenie 39
Sjahbandar 72
Slavenhandel 44
Sleeppremie 53
Sluikhandel verdovende middelen 46, 58
Staat van oorlog en van beleg 136, 137
Stadsgemeente ord. 184, 187, 198
Idem Buitengewesten 187, 198
Statuut Internationaal Zeehavenregime 113, 137
Sterke drank 90, 91
Straffen- en Beroepord. 54, 55, 66, 107
Strafregister 90
Strandroof 44
Strandvonder 107
Superintendent bebakening 65
Idem kust- en havenlichten 65
Idem loodsdienst 28, 109, 110, 115

T

Taken en bevoegdheden. Uitoefening van - door organen van de R.I. 25, 26
Teboekstelling van schepen 153, 239
Technische dienst 15
Territoriale wateren 76, 79
Territoriale zee en maritieme kringen ord. 46, 94
Idem-1939 43, 58, 63, 94, 111, 184, 185
Toelage vervoer gevaarlijke lading 53
Tucht. Bepalingen tot handhaving orde en - a.b. gewestelijke vaartgn. 59
Tuchtreglement DPN 54

U

Uitklaring. Akte van - 81, 82, 87
Uitvoer over zee 44, 93
Uitwatering 170
Uitwateringsverord.-1935 165

V

Veeartsenijkundige overheidsbemoeienis en veeartsenijkund. politie 103
Verbeurd verklaarde schepen 243
Verblijf. Behoorlijk - 91
Verbod binnenvaren havens 105
Verdovende middelen ord. 105
Vergoeding verlies of beschadiging goederen personeel DP aan boord van schepen 53
Vergunning tot vertrek 81, 82, 87
Verord. Militair Gezag 46, 58, 63, 99, 105, 106, 111, 134, 143, 229
Verstekelingen euvel 93
Vervoer over zee 44, 53, 93
Vervoer. Vrij - van arbeider 91
Vitaal bedrijf 13
Vlag. Indon. - 86, 128, 131, 146
Vlag. Nederl. - 86, 128, 131, 146, 171
Voeding. Behoorlijke - 91
Voorlopige Federale Regering 13, 40, 55
Voorlopige Grondwet R.I. 23, 25, 26, 98, 120, 207, 208, 219
Voorrang bij meren 104
Voorschriften Gouv. Marine 56
Idem Gewestelijke Vaartgn. 59
Idem havenmeesters 71
Vuurwapenvoorschriften 46, 47, 59, 63 103, 112
Vuurwerkord. 102

W

Walvisjacht 47, 59, 64, 105, 112
Watergebied 52
Werkplaats Kustverlichting 65
Wetgevende bevoegdheid ambtenaren met hoogste gewest. gezag 186, 197
Witte kleine passen 81, 144
Wrakken 83, 251

Z

Zeebrieven 7, 143
Zeebrieven- en scheepspassenbesluit-1934, 143, 148
Zeebrieven- en scheepspassenord.-1935 46, 80, 143
Zeebrieven-en scheepspassenverord.-1935 143
Zeegebied 76
Zeehavens 127, 129
Zeehaven- en scheepvaartregime 7, 124, 127
Zeeroof 44, 51
Zeevaartkundig onderwijs 15, 209

171

0,

6,

63

met

t-

935

-

124

BRINKMAN PROD. NR. B
60 22 927

DEPOT NED. PUBL.
2 177 098